UNIVERSITÉ DE NANCY

FACULTÉ DE DROIT

DE LA GUERRE AÉRIENNE DANS SES RAPPORTS AVEC LE DROIT INTERNATIONAL

(LA LEÇON DES FAITS)

THÈSE

POUR LE DOCTORAT (SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue le Mardi 19 Juin 1923, à 15 h. 30

PAR

EMILE LEBON

JURY :

Président : M. CHRÉTIEN, Professeur.

Suffragants : MM. BROCARD, Professeur.
LALOUEL, Agrégé.

IMPRIMERIE G. REMY
GÉRARDMER

Thèse
Nancy
1923

97821

UNIVERSITÉ DE NANCY

FACULTÉ DE DROIT

DE LA GUERRE AÉRIENNE DANS SES RAPPORTS AVEC LE DROIT INTERNATIONAL

(LA LEÇON DES FAITS)

THÈSE

POUR LE DOCTORAT (SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue le Mardi 29 Mai 1923, à 15 h. 30

PAR

EMILE LEBON

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

JURY :

Président : M. CHRÉTIEN, Professeur.

Suffragants { MM. BROCARD, Professeur.
LALOUEL, Agrégé.

IMPRIMERIE G. REMY
GÉRARDMER

FACULTÉ DE DROIT DE NANCY

Doyen : M. GENY (✻, ✪ I).

Doyen et professeur honoraire : M. BINET (✻, ✪ I).

Professeurs honoraires : MM. MAY (✻, ✪ I) et GARNIER (✪ I).

MM. CHRÉTIEN (✪ I), professeur de Droit international public et privé.

GENY (✻, ✪ I), professeur de Droit civil.

MICHON (✪ I), professeur de Droit romain.

BROCARD (✪ I), professeur d'Economie politique.

MOREL (✪ A), professeur de Droit civil, chargé de cours à la Faculté de Droit de Paris.

RENARD (✪ I), professeur de Droit public.

HENRY, professeur de Droit criminel.

LAVERGNE, (✪ A), professeur d'Economie politique et d'Histoire des Doctrines économiques, chargé de cours à la Faculté de Droit de Lille.

KRŒLL (✪ A), professeur d'Histoire du Droit.

OUDINOT (✪ A, ✠), agrégé, détaché au Ministère des Régions libérées.

LALOUEL, agrégé, chargé des cours de Droit administratif, de Droit public et constitutionnel comparé et de Législation financière.

LESCOT, agrégé, chargé des cours de Droit commercial et de Voies d'exécution.

SIMONNET (✪ I), docteur en Droit, chargé des cours de Droit civil (3e année) et de Droit civil (capacité).

GIGNOUX (✻, ✠), docteur en Droit, chargé des cours d'Economie politique (licence et doctorat).

VOIRIN (✠), docteur en Droit chargé d'un cours de Droit civil (2e année).

MELIN (✪ I), docteur en Droit, chargé du cours de Science sociale.

BERTRAND (✪, I), secrétaire.

La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat.

INTRODUCTION

S'élever dans l'air comme un oiseau, s'y déplacer avec sa souple aisance, a toujours été non seulement le rêve de chacun de nous lorsqu'il était enfant, mais aussi l'aspiration la plus audacieuse de l'humanité.

Les récits légendaires de tous les temps en font foi : citons ceux de la tradition indoue sur la navigation aérienne en Atlantide, à Poseidonis(1), celui de Dédale et d'Icare, par Ovide (Méta. II), et celui de Simon le Magicien qui, devant Néron, se fit emporter dans les airs par le démon, mais, à la prière de Saint-Pierre, retomba en se brisant les jambes.

Plus près de nous, «dans la débauche de magie et de sorcellerie qui se produisit durant la majeure partie du moyen âge, et dont l'origine peut se ramener à l'influence de la Perse, et au-delà de cette influence jusqu'à Babylone, l'idée de pratiques surnaturelles, et notamment du vol à travers l'espace, apparaît constamment»(2).

1. L'Atlantide, par M. Manzi, p. 78, 79 et 99.

2. Nys. Droit et aérostats. R.I.D. 1902, p. 505. — et consulter : Banet-Rivet l'Aéronautique, chap. II. — Tissandier, Histoire des ballons et des aéronautes célèbres, tome I, Introduction.

Pour mémoire : «Archytas de Tarente» (480 avant J.C.), inventeur du cerf-volant.

Plus spécialement, laisser derrière et au-dessous de soi, dans un envol puissant, fleuves, montagnes et cités, dût être aussi le rêve irréalisable des conquérants et des Argonautes de tous les âges. Au cours des longues guerres de siège de jadis, pour forcer enfin la décision victorieuse, que de chefs d'armée durent regretter de ne point avoir à leur disposition, sous forme de machines dociles et meurtrières, le feu du ciel que les Dieux semblaient si jalousement se réserver.

A l'heure où l'aviation, et l'aviation de combat, est devenue une réalité, il peut être intéressant d'examiner les questions qu'elle soulève dans le domaine du Droit international. Ce sera le but de cette étude.

Mais, avant d'aborder l'examen des faits eux-mêmes, il nous semble indispensable, d'une part, de préciser ce que l'on entend par «le domaine aérien» et quels sont les droits de l'Etat sur son atmosphère ; d'autre part, d'étudier, d'une *manière très générale*, les règles et les principes premiers qui commandent à la guerre dans le domaine aérien :

— comparaison entre la guerre aérienne et la guerre terrestre ou maritime ;

— devoirs et droits des neutres envers les belligérants ;

— principes fondamentaux du droit de la guerre.

C'est ce qui fait l'objet, dans notre ouvrage, d'une première partie théorique.

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS THÉORIQUES

I. — Le domaine aérien.

A. — Notions générales sur le domaine aérien.

Dans sa session de Gand, de 1906, l'Institut de Droit International étudiait le «Régime des aérostats et de la télégraphie sans fil» et adoptait un article Ier ainsi conçu :

«L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation».

Le 13 Octobre 1919, 27 puissances concluaient une convention portant réglementation de la navigation aérienne, dont l'article Ier s'exprimait ainsi :

«Les hautes Parties contractantes reconnaissent que chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire».

Deux principes si différents, affirmés solennellement à deux dates si rapprochées, marquent une

évolution dans les idées que, seule, l'étude des faits et de leur influence sur le Droit peut aider à nous faire comprendre.

Tant que l'homme ignora la radiotélégraphie et la navigation aérienne, l'étude de la notion juridique de l'espace aérien ne fit naître que des théories plus dogmatiques que pratiques.

Le droit romain, droit privé par excellence, considérait l'air comme «res communis omnium», c'est-à-dire comme une chose échappant, par sa nature même, à la propriété de quiconque(1). Si l'homme s'empare d'un certain volume d'air, il en devient cependant propriétaire ; dans ce cas en effet la nature physique de la chose ne change pas, — ce qui change seulement, c'est la nature physique de la partie spéciale occupée ; elle entre dans la possession de l'homme et cesse alors d'être une res communes. — Quant à la fonction de l'Etat, le droit romain n'en donne pas une notion très claire.

Les glossateurs ajoutèrent à cette notion primordiale celle de l'espace aérien approprié depuis le sol et formulèrent la règle fameuse : «Dominus soli est dominus cœli et inferorum»(2), qui inspira les lois de presque toutes les nations(3). A vrai dire

1. Institutes de Justinien, lib. II, tit: I. De divisione rerum § 1 et suiv.
2. Selden. Mare clausum I, chap. XXI.
3. Code français, art. 552.
Code belge, art. 552.
Code espagnol, art. 350.
Code italien, art. 440.
Code hollandais, art. 626.
Code zurich, art. 135.
Code autrichien, art. 297.
Code argentin, art. 2518.
Code japonais, art. 207.

quant au sous-sol, peu de législations reconnaissent la propriété absolue du propriétaire du fonds ; — et quant à l'air, jamais, en cas de nécessité, un Etat n'a hésité à négliger les principes pour édicter des lois par lesquelles il s'arrogeait les droits les plus étendus (1). Le droit de propriété, en effet, se limite à l'intérêt indiviuel (exigences pratiques (air), lumière, eau du ciel, etc...) Au-delà de ces limites, le droit à l'atmosphère perd sa raison d'être.

Remarquons dès maintenant, que l'air peut être considéré comme élément ou comme espace. Pour être pratiques, les théories anciennes ne pouvaient, naturellement, étudier que l'air-élément, c'est-à-dire l'air utilisable dans sa partie en contact avec les choses reliées au sol, l'air utilisable d'une façon non économique mais physique.

Dès que la navigation devint une réalité, la notion de l'air-espace prit un intérêt considérable. Le grand nombre des théories émises à ce sujet nous le prouve, comme leur diversité nous démontre la nouveauté de cet aspect de la question.

B. — Etude des droits de l'Etat sur l'espace aérien(2).

Quels sont les droits de l'Etat sur l'espace aérien qui domine son territoire ? telle est la question fon-

1. Par exemple les lois sur les conduites électriques, le passage des fils télégraphiques, etc...

2. Cf. Rapport et projet de résolutions de M. P. Fauchille (Régime juridique des aérostats). Annuaire de l'Institut de Droit International XIX, 1902. p, 32, 33, 34. et Cf. Jenny Lycklama a Nijeholt dans la Revue juridique de locomotion aérienne, 1910, I, p. 229, 264 et 297.

damentale dont la solution commande tout le droit de l'air, au point de vue national comme au point de international.

Comme toutes les questions de transport et de circulation, la navigation aérienne présente un grand intérêt international ; il est nécessaire de préciser les règles auxquelles doit se soumettre l'aéronaute en route au-dessus des territoires étrangers. La question de souveraineté est donc de premier ordre. «Si les Etats sont souverains dans l'espace au-dessus de leur territoire, ils possèdent tous les droits qu'implique le droit de souveraineté avec les restrictions qu'ils imposent eux-mêmes. Si, au contraire, le principe de liberté est admis, les puissances n'auront sur l'espace que les droits que les conventions leur accordent». (1)

a) Opinions diverses : Exposé :

Depuis un vingtaine d'années, les opinions émises à ce sujet ont été fort diverses et peuvent se classer en deux grandes catégories : les unes basées sur le principe de la liberté de l'air, les autres sur celui de la souveraineté de l'Etat.

I). — Principe de liberté :

Certains auteurs demandent la liberté de l'air sans aucune restriction : Wheaton (2), Bluntschli

1. J. Lycklama, op. cit. p. 234.

2. Pour Wheaton, l'air est un élément qui appartient à tous comme la mer ; aucune nation n'a donc le droit de le posséder.

et Pradier-Fœderé(1), Stephan, Fiore et Nys(2). — D'autre sont partisans du principe de l'air libre limité par quelques droits de l'Etat sans que ces droits soient restreints en hauteur: citons Meili, Stranz et l'Institut de Droit international, qui veulent la liberté de l'air sous réserve des droits de l'Etat nécessaires à sa conservation.

La majorité préconise l'institution d'une zone territoriale dont les règles seraient analogues à celles de la mer territoriale. Pour Despagnet, l'air n'est pas susceptible de propriété ou de souveraineté ; pour Fauchille, Rolland, Bonnefoy, Mérignhac, Gareis, Oppenheim, Ferber, T. Meyer, van Fels, l'air est libre ; pour tous, l'Etat doit avoir un droit de contrôle et de juridiction jusqu'à une certaine hauteur ; 1500 m. selon M. Fauchille, 500 selon Ferber(3).

II). — *Principe de souveraineté :*

Un premier groupe d'auteurs, partant du principe de souveraineté, n'admettent cette souveraineté que jusqu'à une hauteur limitée ; cette théorie présente une certaine analogie avec celle qui, partant du principe de liberté, réserve cependant à l'Etat une zone territoriale.

1. Selon eux, l'Etat n'a aucun droit sur l'air puisqu'il ne peut le maintenir dans ses frontières.

2. Nys rêve d'échapper, dans l'espace aérien, aux innombrables lois, règlements et arrêtés qui régissent la circulation sur terre.

3. M. T. Meyer veut une zone territoriale s'étendant aussi haut que l'Etat peut faire sentir son autorité directement du sol.

De combien sera cette hauteur ? Les avis sont partagés : von Holtzendorff la fixe à 1000 m. depuis les plus hauts points du sol. Rivier, Pietri, Hilty et von Liszt (en 1902) jugent inutile de la déterminer d'une manière précise : pour eux, le territoire aérien de l'Etat finit où expire la force des armes, comme pour la mer cotière ; au-dessus de cette zone, l'espace aérien, qui ne peut être dominé ni par le canon, ni par la navigation aérienne, échappe à toute autorité.

Selon von Bar, aux grandes hauteurs, l'air est libre ; au-dessous de 50 ou 60 mètres, il est étroitement soumis à l'autorité territoriale : dans l'intervalle existe une zone sur laquelle il est difficile de se prononcer.

Un second groupe admet la souveraineté de l'Etat jusqu'à une hauteur illimitée, sous réserve d'une servitude de libre passage pour la navigation aérienne ; c'est l'opinion de MM. Westlake, Corsi Meurer et Meyer. — Grünwald, en 1907 et en 1908, s'inspirant du droit civil allemand, affirme que l'Etat ne peut certainement pas avoir le droit d'empêcher la circulation aérienne internationale, sauf dans les cas où l'intérêt de l'Etat l'exige impérieusement.

Enfin, un dernier groupe demande pour l'Etat le droit de souveraineté jusqu'à une hauteur indéfinie et sans aucune autre restriction. Von Liszt, en 1906, von Ullmann, Collard, Gemma, Baldwin, s'accordent sur ce point. Grünwald, en 1909, se range à leur côté pour dire que l'enpace aérien appartient à l'Etat ; il ajoute que l'Etat ne peut

interdire ni gêner la navigation aérienne, si ce n'est par nécessité ou pour des raisons reconnues par le droit des gens.

Nous verrons pourquoi cette théorie de la souveraineté complète, exclusive, de l'Etat est la seule qui soit acceptable ; auparavant, il nous semble utile de procéder à une critique générale des autres solutions proposées.

Critique générale.

La plupart des partisans de l'air libre, comme ceux de la souveraineté limitée, demandent que la liberté de circulation soit un droit et non une concession. Ceux-ci proposent une souveraineté restreinte par un droit de libre passage, ceux-là une liberté de l'air limitée par de nombreux droits de l'Etat.

Et cependant, malgré la similitude actuelle du résultat pratique des diverses solutions, il n'est pas indifférent de prendre pour base de raisonnement la souveraineté ou la liberté. Souverains dans l'air, les Etats seront libres de faire des concessions, mais ne tiendront pas d'une conférence des droits plus ou moins définis.

D'ailleurs, nous avons vu qu'il existait d'autres théories extrêmes ardemment défendues : celle de la liberté de l'air sans restriction, et celle de la souveraineté exclusive et complète, sans servitude de libre passage.

Cette dernière solution est la nôtre : d'une part

l'intérêt, la dignité des Etats l'exige, d'autre part, la navigation aérienne internationale ne sera pas entravée par la souveraineté des Etats.

Quelle est donc la raison qui incite certains auteurs à soutenir que l'air est libre ? Ce principe est né de la comparaison de l'air avec la mer. Meili prétend que la liberté de l'air, comme celle de la mer, est voulue par la nature(1). Merignhac approuve pleinement cette assimilation qui fait «bénéficier l'air, considéré comme absolument libre, du principe de liberté de la mer elle-même»(2).

La mer est libre ; que l'air soit libre, lui aussi !

Mais l'intérêt du territoire sous-jacent vient exiger des concessions à l'Etat et, finalement, cette liberté de l'air, séduisante en théorie, n'a plus de liberté que le nom, et rien de commun avec la liberté de la mer.

Wheaton, Bluntschli, Pradier-Fœderé, ne considèrent l'air que comme élément et non comme espace. Or, seule, l'étude de l'espace aérien nous intéresse.

Nys, lui veut la liberté de l'air, par horreur des lois et réglements. Chimère ! Partout et toujours ils seront néccessaires.

Tous les autres partisans du principe de liberté admettent que la partie de l'espace aérien la plus proche du territoire est dans une autre situation vis à vis de ce territoire que vis à vis de tout autre point de la terre. — «l'Etat doit donc

1. Meili, die Lüftschiffahrt und das Recht.

2. Merignhac, La Conférence internationale de la Paix, 1900, p. 80.

nécessairement, avoir quelque droit dans l'espace au-dessus de son territoire». La comparaison avec la mer s'impose aux esprits. Déjà, Grotius et les jurisconsultes anglais de la fin du XVIIe siècle distinguaient le «mare exterum» (libre) et le «mare proximum» (soumis à la souveraineté de l'Etat aussi loin que portaient les canons). Pour l'air, faut-il donc aussi séparer le domaine aérien en «aer exterum» et «aer proximum» ? Et, tout naturellement, l'on en arrive à proposer une zone territoriale aérienne.

Quelle sera la hauteur de cette zone ?

Sera-t-elle égale à l'étendue de la mer cotière ? Dans l'état actuel des appareils aériens, c'est interdire, en fait, toute navigation aérienne.

Sera-t-elle de 1500 m. comme le propose M. Fauchille ? au-dessus de cette altitude, navigation libre ; au-dessous, interdite en principe, comme mesure de sûreté ; - c'est alors créer de gros obstacles aux relations aériennes ; actuellement, naviguer au-dessus de 1500 m. n'est pas toujours possible. D'ailleurs quelle que soit la hauteur de cette zone, les habitants d'un territoire peuvent toujours avoir à souffrir du passage d'avions ou de ballons au-dessus de leurs têtes (chutes, incendies, etc..)1

M. Meili, partisan de la liberté de l'air, ajoute que l'Etat doit cependant régner dans l'espace au-dessus de son territoire, comme le propriétaire du sol, dans le droit allemand, étend son droit jusqu'à une hauteur indéfinie. Mais alors M. Meili ne se rapproche-t-il pas singulièrement de la théorie de la souveraineté ?

Chez les auteurs qui préconisent une souveraineté limitée de l'Etat, nous retrouvons cette idée de zone; au-delà d'une certaine hauteur, l'Etat perdrait sa souveraineté, l'air serait libre.

Si, avec MM. Chrétien (1), en 1893, Rivier, Pietri, etc., nous fixons la limite de souveraineté à la limite de portée de l'artillerie de terre, nous admettons, en fait, la souveraineté de l'Etat sans restriction de hauteur (2). Si, avec Ullmann, nous élevons cette limite à la hauteur où la navigation aérienne est possible, nous arrivons à la même conclusion.

Aux auteurs qui, négligeant les restrictions de hauteur, veulent garantir à la navigation aérienne la circulation libre dans tout l'espace au moyen d'une servitude de passage, il est facile d'objecter que la circulation internationale est très compatible avec le principe de souveraineté et n'exige pas une telle servitude portant atteinte à l'autorité et à l'intérêt de l'Etat auquel elle est imposée.

D'ailleurs, des conventions peuvent garantir cette liberté de la navigation aérienne internationale, sous certaines conditions, tout en respectant la souveraineté des Etats.

Pour préciser les règles applicables à l'espace aérien, est-il possible de s'inspirer de comparaisons avec d'autres situations analogues, telles que celles de la haute mer, du territoire, des fleuves internationaux ? C'est ce que nous allons examiner.

1. Principes de Droit Intern. public par M. Chrétien, 1893, p. 117 et 118.

2. Les progrès réalisés au cours de la dernière guerre permettent d'atteindre les régions d'atmosphère raréfiée bien supérieures à celles que peuvent fréquenter les appareils aériens les plus récents (ex : canons lourds à grande portée tels que les «Bertha« allemands).

b) Comparaisons :

I). — Comparaison avec la haute mer.

Nombre d'auteurs, nous l'avons vu, frappés des ressemblances entre l'air et la mer, en ont fait la base de leur théorie : la mer, disent-ils, échappe à toute domination, l'air également ; la mer ne permet pas de signes fixes et durables de frontière et d'occupation, l'air non plus. Donc la mer n'est pas susceptible de souveraineté, et l'air pas davantage(1).

L'erreur initiale de ce raisonnement consiste à confondre l'air-élément et l'air-espace, et à croire qu'il ne peut y avoir de souveraineté que là où existe un domaine aux limites durables et fixes. Cette conception étriquée de la souveraineté est inadmissible. La souveraineté consiste à commander en maître dans un certain domaine ; que ce domaine soit rempli d'un élément mobile, fluide, qu'il ne puisse recevoir des signes de souveraineté tels que marques de frontières ou édifices, peu importe. Ce n'est pas dans la nature du domaine, mais dans la maîtrise de ce domaine que réside la souveraineté ; il suffit donc, pour être le maître ou souverain, de pouvoir montrer qu'on est bien le maître, et cela est vrai dans les airs comme sur mer et sur terre.

En pratique, d'ailleurs, bien des souverainetés

1. Lycklama, cf plus haut, id. p. 245 et suiv.

sur des domaines fluides sont reconnues sans difficulté par tous : certaines parties de la mer, les frontières des ports et des baies, les thalwegs des fleuves-frontières, etc...

La mer est libre, dit-on encore, l'air doit être libre aussi. Rien n'est plus faux. Les relations existant entre le territoire et l'espace situé au-dessus de lui, sont en réalité essentiellement différentes de celles qui existent entre le territoire et la mer. La mer est hors du territoire. Elle est entre les Etats et peut seule servir de communication entre beaucoup d'entre eux. L'air, au contraire, est sur les Etats. D'un côté, il y a contact, de l'autre confusion. Ce qui se passe en haute mer, au-delà des limites de la mer cotière, intéresse peu le territoire le plus proche. Il n'en est pas de même pour l'espace aérien : l'intérêt d'un pays à exercer un contrôle dans cet espace, au-dessus de son territoire, ne s'arrête pas à une certaine hauteur ; aucune zone aérienne ne peut protéger un pays contre les projectiles des navires aériens croisant au-dessus de cette zone. Le sol est maître, parce qu'à chaque instant, pour tout appareil aérien il peut en être le secours ou la perte.

Enfin, l'utilité de la haute mer est beaucoup plus grande que celle des hautes zones de l'atmosphère, où la navigation est, jusqu'à présent, impossible.

Il ne peut donc y avoir analogie entre l'air et la mer que lorsqu'ils sont considérés en dehors de toute relation avec la terre, par exemple dans l'étude des frontières et des droits de navigation.

II). — *Comparaison avec la mer côtière.*

La mer cotière et l'espace aérien sont tous deux des auxiliaires du territoire, — mais, tandis que len droits de l'Etat sur la mer cotière (droit de pêche, de cabotage, de douane, de police, etc...) ne lui sont pas indispensables, il est absolument nécessaire à son existence de posséder sur la partie de l'espace qui avoisine la terre, non seulement quelques droits, mais une souveraineté entière et exclusive.

De cette comparaison ne peut naître aucune raison en faveur du passage libre à travers l'espace aérien.

III). — *Comparaison avec le territoire.*

Tous deux sont indispensables à l'existence de l'Etat et d'une grande importance pour les communications internationales. La circulation internationale sur terre ne supprime pas la souveraineté et n'exige pas de servitude de libre passage. Pourquoi donc en serait-il autrement dans l'espace aérien ?

IV). — *Comparaison avec les fleuves internationaux.*

L'espace aérien peut, comme un fleuve international, servir à gagner rapidement la haute mer et, par là, d'autres pays. Le cas de pays sans frontières maritimes est trop exceptionnel pour servir de base

à une règle générale. Pour tout aute pays, le passage au-dessus des territoires étrangers n'est qu'un moyen de communication plus rapide, mais non indispensable.

Nous avons vu, d'ailleurs, qu'il est faux de considérer la souveraineté comme un obstacle au développement de la circulation aérienne internationale. Il nous reste à prouver que la meilleure solution de la question se trouve dans la pleine souveraineté de l'Etat jusqu'à une hauteur indéfinie.

c) *Etude de notre point de vue et défense du principe de souveraineté.*

Objections contre la limite horizontale.

La théorie qui ne veut admettre la souveraineté que jusqu'à la hauteur des constructions les plus élevées (par exemple la tour Eiffel, selon M. Fauchille) ne peut être admise ; la mesure qu'il préconise est vraiment trop incertaine et trop variable.

Mesurer la souveraineté d'après la portée de l'artillerie de terre est aussi inacceptable, car il est évident que l'autorité dans l'air est exercée, non pas par les canons, mais par des flottes aériennes puissantes.

D'ailleurs, toutes les mesures proposées pour définir une limite horizontale de la souveraineté sont arbitraires et incertaines : si cette limite est régulière, établie à une hauteur déterminée par

rapport au niveau de la mer par exemple, les pays de montagnes seront défavorisés ; — si cette limite est parallèle aux accidents de terrain, ce sont les pays de plaine qui seront défavorisés, ces solutions sont donc toutes deux insuffisantes.

La plupart des partisans d'une limite horizontale de la souveraineté considèrent l'espace aérien comme un domaine non encore occupé ; en réalité, il ne s'agit pas de fonder une souveraineté nouvelle mais de reconnaître celle qui existe. L'homme conquiert le ciel ; sa souveraineté l'accompagne. — Comme le territoire ne signifie rien sans l'espace qui le domine, et comme tout ce qui s'y passe peut influencer le territoire sous-jacent, «l'Etat doit avoir la faculté d'y régner et d'y tout régler comme bon lui semble» (1).

Il est d'ailleurs oiseux de discuter la hauteur de cette zone : «potestas terrae finitur, ubi finitur armorum vis». Or, la portée des canons est bien supérieure à tous les records de hauteur établis par les engins aériens. Pratiquement, la zone de souveraineté est donc illimitée.

Le vieil axiome d'Ulpien : «Mare commune omnium est sicut aer...» que nombre de juristes vaient fait leur jusqu'à ces dernières années, est devenu de moins en moins défendable. Peu à peu, la thèse du « cujus est solum usque ad cœlum » a vaincu celle de «l'aer communis».

«Toute nation indépendante doit avoir le droit de réglementer l'usage de l'espace qui est au-dessus

1. Cf. Lycklama, op. cit. p. 268.

de son territoire de la façon qu'elle juge la plus utile à l'intérêt public. Son pouvoir s'étend à tout ce que l'homme, dans l'ordre naturel des choses, peut atteindre ou s'approprier, soit à la surface, soit en dessous, soit au-dessus du sol. Elle est, en quelque sorte le propriétaire souverain du sol national et de tout ce qui s'y trouve» (1). L'article 552 du Code Napoléon s'exprime ainsi : «La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous» (2) ; la plupart des Codes sont inspirés de ces principes et tous les juristes, de leur côté, reconnaissent le droit du propriétaire sur l'espace au-dessus de son fonds (3) Or, l'Etat ne peut conférer au propriétaire un droit sur l'espace s'il n'est pas souverain de cet espace (4). L'Etat doit donc être souverain du «dessus» de son territoire aussi bien que de son territoire (5).

D'ailleurs, les progrès de la locomotion aérienne ont conduit invinciblement les partisans attardés

1. M. Théry (Clunet, 1910, p. 826).

2. Les rédacteurs du Code faisaient allusion à tout l'espace, et non aux objets fixés au sol. Planiol n'est pas de cet avis.

3. Cf. applications pratiques au sujet de l'installation de fils télégraphiques aériens, au sujet de la chasse, etc... Lycklama, op. cit. p. 272, 274.

Cf. jurisprudence internationale jusqu'en 1909, id. p. 275 et 276.

4. A. Meyer, citant ce texte de Grünwald : « La portion du domaine aérien située au-dessus d'un Etat est la propriété de ce pays », critique l'emploi du mot « propriété ». Il ne faut pas confondre, dit-il, l' « imperium » (souveraineté) avec le « dominium » (propriété privée). Dans l'ancien droit, ces termes pouvaient s'employer l'un pour l'autre, car l'Etat était, en même temps que souverain, propriétaire des terres. Selon lui, il ne peut y avoir propriété que sur des choses corporelles donc l'expression « propriété de l'espace aérien » doit être évitée en droit public comme en droit privé. (Cf. Dr. A. Meyer. Die Erschliessung der Luftraumes in ihren rechtligen Folgen, 1909, traduit par L. Chessex, Cf. Clunet 1909, p. 681).

5. Cf. Le domaine aérien » de Laurentie (Clunet, 1907, p. 1004).

de la liberté de l'air à modifier pratiquement leur système et à se rallier, en fait, au principe de la souveraineté de l'Etat sur son atmosphère.

M. Fauchille ne concède à l'Etat que les droits nécessaires à sa conservation et à sa défense, mais qu'est-ce, au fond, qu'une telle attribution, sinon l'affirmation implicite de la souveraineté, car, seul, un souverain peut prétendre à une puissance aussi absolue.

En somme, la souveraineté de l'Etat sur son atmosphère est une souveraineté étatique, dont le propre est de se limiter par la nécessité du respect de la souveraineté des autres Etats, de même qu'entre individus, la liberté personnelle est limitée par la liberté d'autrui(1).

Pour tout esprit positif et logique, en effet, l'espace atmosphérique doit suivre la condition internationale de la superficie terrestre ou maritime sous-jacente.

Avant 1914 déjà, les faits ont démontré clairement que l'Etat n'a jamais considéré que son autorité fût limitée en hauteur ; en 1904, en 1910, les Russes tirèrent sur des ballons qui dominaient ou franchissaient leurs frontières. Les discussions soulevées par l'atterrissage d'un Zeppelin près de Lunéville, le 3 avril 1913, mirent nettement en lumière la prétention de tout Etat à exercer sur son atmosphère tous les droits de la souveraineté(2).

L'espace appartient donc, en principe, au territoire ; l'Etat y exerce la souveraineté entière, et

1. Consulter : Le Domaine aérien, de Mérignhac.

2. Cf. Clunet, 1913, p. 512 et 751.

cette souveraineté ne peut être annulée ou limitée que par la volonté de l'Etat lui-même. C'est à la fois son droit et son intérêt.

Intérêts de l'Etat à la souveraineté aérienne.

— d'une part, au point de vue de la sûreté générale sur terre : «l'Etat a un intérêt majeur, dit avec raison Jenny Lycklama à Nijeholt, à contrôler tout ce qui se passe au-dessus de son territoire, puisque tout objet plus lourd que l'air s'y trouvant subira l'influence de la pesanteur dès qu'il ne sera plus soutenu artificiellement, et la chance est grande qu'un tel objet arrive sur le territoire sous-jacent, de quelque hauteur qu'il puisse tomber».

— d'autre part, l'Etat a incontestablement le droit d'interdire l'espionnage et la contrebande au-dessus de son territoire, et il est certain que tout acte hostile aérien devra être réprimé par une forte organisatoin de police aérienne.

Le développement du commerce et les progrès des études scientifiques aériennes exigent aussi une sécurité qui ne peut être obtenue que grâce à une autorité étendue, dont le seul vrai nom est «souveraineté».

Les adversaires de la théorie de la souveraineté lui opposent une seule objection sérieuse : «Si l'Etat est souverain dans l'air, disent-ils, il pourra faire des réglements, des lois, gênant le mouvement aérien, ou même l'empêchant, et par là même

interdire tout avenir à la navigation aérienne internationale ».

Cette objection a peu de valeur, car, d'une part, le système de l'air libre ne donnerait pas non plus toute liberté aux aéronautes, — et, d'autre part, il est nécessaire d'imposer certaines règles à la circulation aérienne pour lui garantir ordre et sécurité (1).

Ne voyons-nous pas, d'ailleurs, aujourd'hui, une circulation internationale intense, qui s'accomode fort bien d'espaces aériens soumis à la souveraineté exclusive qu'affirment énergiquement les territoires sous-jacents ?

Les avantages de cette solution sont considérables :

— la navigation aérienne n'en est pas entravée ;

— Les difficultés d'accord sur la hauteur des zones de l'atmosphère sont évitées ;

— les Etats souverains de leur air conservent la même situation juridique que sur le sol : ils

1. A citer l'arrêté pris en Belgique par le département de la défense nationale sur la circulation aérienne : (*Le Journal*, 22 octobre 1922).

Art. premier. — Tout aéronef suivant une route officiellement reconnue devra se conformer aux règles de marche suivantes .

a) conserver la route officiellement reconnue sur sa gauche ;

b) ne pas se rapprocher à moins de 100 mètres de cette route.

Art. 2. — Tout commandant d'aéronef qui jugera nécessaire de franchir la route officiellement reconnue devra la couper à angle droit, à la plus grande altitude possible et s'en éloigner de dix kilomètres avant de reprendre sa marche dans la direction primitive.

Art. 3. — Tout aéronef naviguant au-dessous des nuages devra conserver une bonne visibilité, se tenir aussi bas que possible de la couche des nuages.

Art, 4. — L'itinéraire en territoire belge de la route officielle Bruxelles-Londres est fixé comme suit : Bruxelles, Hal, Ath, Tournai, la frontière franco-belge à franchir obligatoirement entre Baisieux et Armentières.

peuvent veiller à leurs intérêts et, si des concessions sont nécessaires, ils les feront de leur plein gré et non sous la pression de conventions internationales.

Conséquences de cette théorie :

Cette théorie de la souveraineté aérienne est lourde de conséquences.

La souveraineté sur terre, en effet, entraîne la souveraineté dans l'espace aérien. Donc, là où il n'y a pas souveraineté sur terre, il n'y en a pas dans l'air non plus ; au-dessus de la pleine mer et des territoires sans souverain, l'air est libre.

De même, à une souveraineté territoriale limitée, doit correspondre une souveraineté aérienne limitée. Les Etats qui dépendent d'autres Etats doivent subir dans leur domaine aérien les restrictions générales qui leur sont imposées, à moins que ces restrictions, par nature ou par convention, ne puissent s'appliquer qu'au territoire.

Au-dessus de leur territoire, les Etats pourront prendre toutes mesures jugées utiles concernant le navigation aérienne à condition qu'elles ne soient pas prises en violation d'engagements ratifiés à ce sujet par des conventions internationales.

Au-dessus de la mer côtière, les Etats pourront interdire, s'ils le jugent à propos, le passage des appareils aériens ; en effet, l'étendue du champ de vision pendant le vol peut porter atteinte à la sécurité nationale, en facilitant les observations sur

la défense des côtes (champs de mines — fortifications, etc...).

Des accords internationaux devront fixer les lieux de passage autorisés des grandes routes aériennes(1).

Des réglements seront édictés au sujet de la police douanière et sanitaire, au sujet des temps de traversée et de séjour, des lieux d'atterrissage, des signaux à observer, car l'intervention de l'Etat est aussi nécessaire pour l'air que pour les routes, fleuves, etc...(2).

Au point de vue du droit de la guerre aérienne, qui fait l'objet de notre étude, les conséquences de cette souveraineté sont aussi d'un intérêt primordial.

Et ceci nous amène à étudier, dans un second chapitre, la guerre dans le domaine aérien.

II. — La guerre dans le domaine aérien.

A. — Caractères spéciaux de la guerre aérienne. Comparaison avec la guerre maritime.

Dans l'étude du domaine aérien, nous avons vu à quel point les nombreuses analogies entre l'espace aérien et la haute mer avaient paru prépondérantes chez certains auteurs, partisans décidés de la liberté de l'air.

Poussons à fond cette idée : toutes les institutions

1. Des « routes » aériennes bien déterminées, avec terrains de secours, phares signaux, fils de repérage, etc... sont nécessaires pour la régularité du grand trafic aérien international.

2. Cf. Blachère. l'Air, voie de communication et le droit, 1911, p. 78.

du droit aérien ne seraient-elles donc que le prolongement d'institutions maritimes ?

M. Bonnecasse *(Journal de Droit International Clunet)* démontre avec raison l'impossibilité d'une assimilation parfaite entre la navigation aérienne et la navigation maritime. Elle ressort clairement de l'étude des délits que peuvent commettre un aérostat et un navire. «Pour ne citer qu'un exemple, dit-il, il est certain que l'espionnage sera beaucoup plus facile avec l'aide d'aérostats perfectionnés qu'il ne l'est avec un navire quelconque ; et il est bien plus aisé de se rendre compte de l'organisation d'une forteresse, du haut d'un aérostat, qu'on ne peut le faire du bord d'un navire».

Après les expériences de la dernière guerre, ces idées nous paraissent d'une évidence enfantine.

En 1917, M. Fauchille(1) notait, à propos des bombardements les raisons pour lesquelles les règles de la guerre aérienne devaient différer de celles de la guerre terrestre(2 et de la guerre maritime : à cette époque, en effet, les bombardements aériens de destruction, seuls, se concevaient ; ceux d'occupation étaient impossibles, car l'équipage des avions ou dirigeables ne pouvaient prendre possession des localités bombardées. De plus, la puissance du feu des engins aériens était moins forte que celle des canons lourds et des batteries de marine ; surtout elle était moins continue : des

1. Cf. R. D. I. R. 1917. Le bombardement aérien. Fauchille, p. 68, 69.

2. La VIIème Convention de La Haye (1907) soumettait le bombardement aérien aux mêmes règles que le bombardement terrestre.

avions ne dominent jamais qu'un instant le lieu à bombarder, tandis que dans la guerre terrestre ou maritime, les engins de bombardement peuvent séjourner et faire le siège de la place.

Devant les progrès de la science aéronautique, il est prudent de prévoir, lors de la prochaine guerre, l'emploi par l'aviation d'explosifs au moins aussi puissants que ceux des canons de terre et de mer ; les bombardements pourront être continus, grâce à la multiplication et à la force des escadrilles, ce qui nous permet de concevoir comme fort possibles les bombardements d'occupation.

En somme, l'aviation doit-elle obéir aux lois de la guerre terrestre ou à celles de la guerre maritime ?

Selon M. Fauchille(1) la guerre aérienne constitue une guerre spéciale, indépendante de la guerre terrestre ou de la guerre maritime, et qui a ses lois propres.

D'autres ont assimilé la guerre aérienne à la guerre maritime ; la «navigation», aérienne ou maritime, semblait devoir être soumise à des règles applicables à l'avion comme au navire. Le droit maritime paraissait prêt à se transformer en droit aérien.

Nous croyons que l'assimilation entre la guerre aérienne et la guerre navale est plus apparente que réelle :

A la veille de la guerre, M. Merignhac(2) a mon-

1. Fauchille. Rapport et Nouveau Rapport de 1911. Annuaire de l'I. D. I. 1911.
2. R. I. D. P. 1914, p. 229, 310 et suiv.

tré que, réserve faite de l'identité de mouvement du navire et de l'aéronef, rien n'est semblable entre la guerre aérienne et la guerre maritime : ni les procédés de guerre, ni le théâtre des hostilités, ni la mentalité et la formation des membres de l'équipage. Il conclut à une assimilation de la guerre aérienne, tantôt à la guerre terrestre, tantôt à la guerre maritime, suivant qu'elle est accessoire de l'une ou de l'autre(1). C'est bien là la solution qui nous semble la plus logique et la plus simple. Si les règles terrestres ou maritimes sont inconciliables avec le caractère spécial de telle opération aérienne, il sera nécessaire de se reporter aux grands principes dominant le droit de la guerre et celui de la neutralité.

M. Clunet s'exprimait de même : «Les règles généralement admises en droit international, en matière de guerre territoriale et de guerre maritime, devront être étendues analogiquement et avec les modifications ou précisions de détail que l'expérience suggérera progressivement, aux aérostats de guerre survolant soit les territoires ennemis, soit la mer libre. Elles détermineront les rapports des belligérants entre eux, de même que les obligations réciproques des belligérants et des Etats neutres» (J.D.I.P. 1913, p. 1142).

Etant donnée la souveraineté de l'Etat sur son domaine aérien, quelles sont donc les règles qui devront commander aux rapports des belligérants et quels sont les principes supérieurs qui dominent

1. Rolland. R. D. I. P. 1916, p. 511.

le droit de la guerre ? C'est ce que nous allons examiner dans les pages qui suivent.

B. — Rapports des belligérants et des neutres. Le domaine aérien des neutres.

Les hostilités ne peuvent avoir lieu que dans le domaine des belligérants et dans la partie libre de l'espace (haute mer).

La guerre, en effet, doit nuire aux belligérants, mais aux belligérants seuls ; les neutres qui, par définition, restent étrangers à la guerre survenue entre deux ou plusieurs Etats, ne doivent pas en souffrir, directement tout au moins.

La neutralité comporte certains avantages et certains droits, dont la condition est l'accomplissement de devoirs bien déterminés, se résumant en deux mots : non-participation aux hostilités, et impartialité.

Les Etats neutres doivent donc : 1° — s'opposer à tout acte d'hostilité tenté par l'un des belligérants contre l'autre *sur* le territoire neutre ; 2° — s'abstenir de tout acte de nature à gêner les opérations militaires de l'un des belligérants *en dehors* du territoire neutre ; 3° — garder la plus entière et la plus complète *impartialité* dans les relations avec les deux belligérants et s'abstenir de tout acte ayant le caractère d'un *secours* auxiliaire accordé à l'un contre l'autre » (1).

De ces devoirs naissent certains droits qui dis-

1. Cf. Fauchille. Traité, tome II, p. 659.

paraissent dès l'inobservation de ces devoirs ; «les neutres n'ont de droits qu'autant qu'ils restent neutres» dit fort judicieusement Bluntschli.

Droits et devoirs ont d'ailleurs une influence réciproque qui définit la situation des Etats neutres pendant la guerre. La neutralité, en effet, n'est pas la continuation de l'Etat de paix pour les Etats qui veulent rester étrangers aux hostilités ; les Etats neutres demeurent en paix avec les belligérants, mais cette paix est cependant modifiée par la guerre à laquelle ils ne prennent pas part. Leurs droits sont tempérés par leurs devoirs de non-participation et d'impartialité que nous avons précisés.

L'Etat neutre conserve pourtant le plein et entier exercice du droit de souveraineté sur son territoire. Selon nous, l'Etat sous-jacent possède un droit de souveraineté complète et exclusive sur l'espace qui le domine ; cet espace est vraiment pour lui une partie de son domaine. Les belligérants ne doivent donc pas se livrer à des faits de guerre dans l'atmosphère des Etats neutres, sous peine d'en violer la neutralité, et de s'exposer aux attaques légitimes des forces armées de ces Etats.

L'Etat neutre, en effet, a incontestablement le droit de faire respecter sa neutralité par les belligérants : «Ne peut être considéré comme un acte hostile le fait, par une puissance neutre, de repousser, même par la force, les atteintes à sa neutralité», remarque l'article 10 de la Convention de la Haye du 18 Octobre 1907, sur la neutralité terrestre. L'article 25 de la Convention de 1907 sur la

neutralité maritime et l'article 26, s'expriment dans termes analogues. Dans leurs Instructions à la Marine, de Juin 1917, les Etats-Unis ont spécifié que «les officiers de marine des Etats-Unis doivent observer les règles de neutralité proclamées par les Etats neutres».

Selon d'autres, nous l'avons vu, l'atmosphère est libre, mais sous réserve du droit de conservation du pays riverain ; «Le droit de conservation du pays neutre est menacé par les batailles qui se livrent dans cette atmosphère, puisque les projectiles échangés iront s'échouer sur son sol ou dans ses eaux». (Fauchille cf. note 1, page 30). Or, même dans ce cas, l'Etat neutre, ayant le devoir de défendre sa conservation aussi bien que sa neutralité, a encore non seulement le droit, mais l'obligation, de tirer contre les aéronefs belligérants qui accompliraient dans son atmosphère des actes d'hostilités.

En résumé, les Etats belligérants ont le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, «de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer, ou de la mer qui longe les côtes, mais il leur est interdit d'accomplir des actes hostiles, susceptibles d'entraîner la chute de projectiles et, d'une manière générale, de causer des dommages, au-dessus des parties de territoire ou de mer qui ont été neutralisées, ainsi qu'au-dessus du territoire continental des Etats neutres, à quelque hauteur que ce soit, et à proximité des côtes de ces Etats dans un rayon

déterminé par la force du canon de leurs aéronefs » (1).

Les Etats neutres restent cependant en relations avec les belligérants (2) et leurs sujets continuent à jouir des biens meubles et immeubles qu'ils possèdent sur les territoires des belligérants.

Les sujets des Etats neutres conservent aussi le droit de commercer avec chacun des belligérants (art. 18 de la Convention du 18 Octobre 1907 sur la neutralité terrestre). L'achat et la vente restent absolument libres, entre les belligérants ; l'expédition des marchandises l'est également, tout au moins en principe, car les belligérants ont toujours le droit d'empêcher la contrebande de guerre et de bloquer les ports ennemis.

La souveraineté de l'Etat belligérant sur les choses qui sont sous sa domination ou sous son contrôle entraîne-t-elle les droits d'angarie, d'embargo ou l'arrêt de prince sur les aéronefs, tels qu'ils sont admis à l'égard des navires neutres (3)? Entraîne-t-elle, corollairement, ce même droit de la part des Etats neutres vis-à-vis des Etats en guerre ? Autant de problèmes dont les solutions, pour être durables, doivent être basées sur l'expérience des faits ; nous les examinerons dans la troisième partie de cet ouvrage (4).

1. Fauchille. Rapport de 1911. Annuaire de l'Institut de Droit Int. 1911. p. 28.
2. Cf. R. D. I. t. III, p. 348.
3. Cf. Albéric Rolin : Le droit d'angarie. R. I. D. 3e série, t. I, p. 22, 29, etc.
4. Cf. 3e partie. Le droit de la guerre aérienne.

Au cours de notre étude des pratiques aériennes de 1914-1918 contraires à ces principes de neutralité, nous ne retiendrons pas les faits de circulation dans l'atmosphère des pays neutres, qui n'atteignent pas directement les non-belligérants et ne violent pas le principe fondamental d'humanité.

C. — Rapports des belligérants entre eux.

Le dernier domaine où l'homme ne pouvait se combattre, le domaine aérien, est enfin violé. Comme partout ailleurs, il doit pouvoir y porter la guerre : c'est la question de la légitimité de la guerre aérienne(1).

Mais dans la conduite de ces hostilités, il doit toujours se souvenir qu'il est homme et se soumettre aux principes fondamentaux, nécessaires et intangibles, qui commandent à tout le droit de la guerre.

III. — Les principes fondamentaux du Droit de la guerre.

La guerre est un fait ; c'est un appel à la force. Le belligérant doit être vainqueur ou vaincu. Toute violence ou toute ruse indispensables à l'obtention de la victoire doit être permise. La limite de cette violence et de cette ruse est donc indiquée par le but poursuivi, qui est la victoire. Mais, qu'est-ce que la victoire ?

1. Voir cette question dans la suite de cet ouvrage, deuxième partie I. B. c page 59.

— est-ce l'anéantissement de l'adversaire ? Autrefois oui, lors des guerres barbares, des guerres de races, des invasions qui voulaient l'esclavage ou la mort des vaincus.

— ou consiste-t-elle seulement à mettre l'ennemi dans l'impossibilité de nuire et dans l'obligation de faire la volonté du vainqueur ? C'est là le but des guerres actuelles ; il suffit donc de prendre les moyens d'arriver à ce but. Si la limitation de ces moyens violents est possible, c'est un devoir et une nécessité de les limiter. *La violence, en effet, n'est légitime qu'autant qu'elle est nécessaire pour vaincre une résistance.* Deux résistances qui se font front, telle est la guerre ; tout ce qui peut affaiblir l'une de ces résistances doit pouvoir être utilisé légitimement par l'adversaire, si cela est indispensable à l'obtention du but de la guerre, la victoire.

Mais, à la guerre, on ne se sert pas seulement de la force mais aussi de la ruse. Or, la ruse est licite pourvu que non déloyale, et cela veut dire que l'on peut abuser son ennemi par tous les stratagèmes possibles, pourvu que l'on ne manque pas à sa parole(1). Tout stratagème, combiné précisément sur la violation de ses engagements ou le mépris de ses devoirs, est une perfidie, comdamnée par le droit international, (voir application à la guerre aérienne, 3e partie, p. 175). A la guerre, en effet, les conventions expresses sont rares, mais il

1. La droiture consiste à n'avoir que des intentions pures, à agir sans détours et à ne jamais chercher à tromper.

La loyauté, elle, implique cette droiture, mais motivée par des sentiments d'honneur et par la noblesse du caractère ; elle consiste à rester *fidèle à la parole donnée*

est certains usages, connus de tous, et d'un sens parfaitement déterminé, usages qu'on ne peut faire servir à d'autres fins sans manquer à la loyauté (par exemple : l'emploi du pavillon parlementaire, — la Croix-Rouge de Genève, etc...)(1).

Evidemment, l'emploi de la ruse est peu chevaleresque, mais il n'a jamais été considéré, cependant, comme un mauvais moyen de vaincre son ennemi. La ruse, à tout prendre, vaut mieux que la violence, car elle empêche l'effusion du sang, mais elle ne doit pas être déloyale et perfide. (art. 4. Déclar. Bruxelles 1874, art. 24 Réglements de la Haye — Instructions américaines de 1863, art. 15, 16 et 101).

Tel est le principe de violence et de ruse qui domine le droit de la guerre.

La guerre est un fait. Ce fait s'est renouvelé fréquemment au cours des siècles, et très naturellement, a été accompagné de certaines habitudes nées de la civilisation et acceptées par tous les Etats : règles de coutumes, règles de traités, règles de raison. Acceptées par tous les Etats civilisés, ces règles, variables, d'ailleurs, suivant les époques et les lieux(2), sont devenues de véritables obliga-

1. L'article 23 des réglements, concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, signés à la Haye les 29-7-1899 et 18-10-1907, va jusqu'à dire qu'on ne doit emprunter ni les uniformes, ni les insignes de l'ennemi ; il semble que ce soit pousser un peu loin la loi de respect.

2. Au Moyen-âge, le droit de la guerre est apparu en germe dans les usages de la chevalerie, et se développa ensuite parallèlement au développement intellectuel et moral des peuples. Conscience morale et droit de la guerre vont de pair ; c'est ce qui justifie, par exemple, le droit très spécial observé par les expéditions coloniale : la générosité de certains actes serait considérée, en Afrique ou en Chine, comme de la faiblesse ou de la peur.

tions internationales et par corrélation ont créé des droits. C'est-à-dire qu'au principe de violence et de ruse s'est adjoint celui d'humanité(1).

La guerre, en effet, se faisait surtout entre Etats ; la répercussion de cette violence nécessaire ne devait donc pas se faire sentir sur les particuliers. Evidemment, ce «principe subit des restrictions dictées par la loi de nécessité, nées de *l'impossibilité matérielle* de supprimer toute solidarité entre les sujets paisibles de l'adversaire et cet Etat ennemi, et d'empêcher les sujets de souffrir *indirectement*, ou même directement de l'accomplissement des actes de guerre». (Fauchille, traité II p. 13). Mais la guerre ne doit pas être inhumaine, et, par ce terme d'humanité, nous entendons tout ce qui fait que l'homme est homme, distinct de l'animal :

a) — la conception d'une loi morale et d'un droit combattants

b) — le respect des principes d'humanité, au sens propre du mot, c'est-à-dire le rejet de toute cruauté, de tout mal inutiles pour faire cesser la résistance.

enfin c) — le sens de l'art, qui est l'une des manifestations les plus hautes de l'esprit humain. (Cf. Le Fur — Des représailles — p. 64).

Tel est donc ce principe d'humanité qui exige : — d'une part, que la guerre n'ait lieu qu'entre combattants. — d'autre part, qu'entre combattants

1. Cf. Ruyssen. De la guerre au droit, 1920, Funck-Brentano et Sorel : Précis du droit des gens.

Olphe-Gaillard. La morale des Nations, 1920.

même, certains procédés de combat, barbares ou déloyaux, soient interdits.

1. — La distinction des combattants et des non-combattants :

Cette distinction est la pierre angulaire du droit de la guerre ; «si l'on devait penser, écrit M. Pillet(1), que les guerres de l'avenir confondront dans un sort commun combattants et non-combattants, il serait tout à fait inutile d'écrire sur le droit de la guerre, car il serait réduit à rien, ou presque rien».

De tout temps, on a loué les généraux victorieux qui épargnaient les personnes faibles et inaptes au métier des armes, et, de bonne heure, cette habitude généreuse tendit à devenir une loi. Les canonistes limitaient l'emploi des armes à lutter contre ceux qui portaient eux-mêmes des armes, et condamnaient, en principe, et sous la réserve de rares exceptions, l'usage des moyens de guerre tellement aveugles qu'ils ne peuvent être employés contre les combattants sans menacer les non-combattants.

Grotius, pénétré d'antiquité classique, concevait la guerre comme nécessairement atroce, mais estimait qu'un chef militaire chrétien devait, par devoir de conscience, agir avec ménagements et humanité.

Vattel dit nettement que le peuple, les paysans, les bourgeois ont un droit égal à être épargnés dans un temps où la guerre se fait par troupes réglées et où tous les citoyens ne sont pas appelés, comme

1. Pillet. R. I. D. P. 1916, p. 227.

ils l'étaient dans l'Antiquité, à soutenir par les armes la cause de leur patrie.

Là est, nous semble-t-il, avec le professeur Pillet, le véritable principe. «La guerre n'a jamais qu'un but, briser la résistance de l'ennemi et l'amener à composition. Pour cela l'emploi de la violence est légitime, mais il n'est légitime que contre ceux qui portent les armes et défendent par la force les droits prétendus par leur pays. Ces personnes sont les seules qu'il faille réduire à tout prix, car, elles réduites, l'adversaire tombe fatalement à la discrétion de son vainqueur(1)».

Cette limitation de la violence a été acceptée par toute la doctrine et par les réglements militaires, sauf par les Allemands(2).

Elle ne se justifie pas par la compréhension spéciale de la guerre que Rousseau exposait en ces termes dans le Contrat Social: «La guerre ne dérive pas des relations naturelles entre les hommes, mais des relations artificielles créées par leur groupement en Etats. Les hommes n'ont point entre eux de rapport assez constant pour constituer ni l'état de paix, ni l'état de guerre ; ils ne sont point naturellement ennemis. La guerre n'est point une relation d'homme à homme, mais une relation d'Etat à Etat, dans laquelle les particuliers ne sont ennemis qu'accidentellement, non point comme hommes, ni même comme citoyens, mais comme soldats... (Le contrat social — 1762 — I, 4) ».

1. Pillet, op. cit. p. 228.

2. Voir plus loin la « Thèse allemande de la guerre ».

Rouseau croit à l'indépendance originaire de l'homme dans l'état de nature et hait le despotisme ; cela le conduit à ne pas voir la réalité : de tout temps, en effet, dans toutes les guerres, les particuliers ont toujours, dans leur sort ou dans leur patrimoine, souffert de la défaite ou profité de la victoire de leur patrie. De plus, les non-combattants peuvent souvent être atteints par des procédés de guerre dirigés uniquement contre les combattants mais qui, matériellement, ne peuvent les épargner, parce que les uns et les autres sont intimement mêlés : ex. bombardement d'une ville forte ou d'un cuirassé.

Ce sont là des nécessités de guerre, inhumaines sans doute, mais auxquelles il n'est pas possible de remédier.

Il n'en reste pas moins vrai que la différence de condition entre les combattants et les non-combattants est la restriction la plus juste, la plus humaine, la plus fondamentale qui ait été apportée à la liberté des belligérants.

Mais qui, en 1914, etait considéré comme non-combattant, et comment était comprise cette immunité ?

Au cours de la guerre de 1870, l'attention des esprits fut éveillée par les difficultés causées par les compagnies de francs-tireurs ; aussi, la Conférence de Bruxelles s'attacha-t-elle surtout, en 1874, déterminer exactement les caractères des combattants réguliers. Selon elle, devaient être considérés comme combattants réguliers et légitimes les

volontaires groupés en milices ou corps, ayant à leur tête une personne responsable, munis d'un signe distinctif fixe et reconnaissable à distance, portant les armes ouvertement, et se conformant aux lois et coutumes de la guerre.

Mais, le service obligatoire et l'accroissement de plus en plus formidable des armées modernes pendant les 40 ans qui ont suivi la Conférence de Bruxelles ont rendu ses décisions surannées et sans application pratique. Aussi, en 1914, la distinction des combattants et non-combattants, intangible en principe, restait-elle assez imprécise et fort mal adaptée à l'organisation de ces armées d'une conception toute nouvelle.

Les articles 3 des Réglements de la Haye, des 29 Juillet 1899 et 18 Octobre 1907 sur les lois et coutumes de la guerre sur terre, ont donné à cette distinction des combattants et des non-combattants un sens différent ; selon eux, il existe d'un côté, la population paisible, c'est-à-dire les non-belligérants et, de l'autre, la force armée, c'est-à-dire les belligérants, composés des combattants qui prennent une part active et directe dans les opérations de la guerre, et des non-combattants qui ne participent pas directement à la lutte et ne doivent pas être attaqués personnellement (intendants, comptables, médecins, aumôniers...).

Lorsque, au cours de cette étude, nous parlerons de «non-combattants» nous donnerons à ce terme le sens que les Réglements de la Haye attachent à celui de «non-belligérants», entendant par là la masse de la population paisible d'un pays, ne fai-

sant, ni directement, ni indirectement partie de la force armée.

Les réglements de la Haye (1899 et 1907) ont défini, d'autre part, en quoi consistait cette immunité des non-combattants :

« L'honneur et les droits de la famille, la vie des individus et la propriété privée, ainsi que les convictions religieuses et l'exercice des cultes doivent être respectés. La propriété privée ne peut pas être confisquée (art. 46). — Le pillage est formellement interdit (art. 47). — « Aucune peine collective, pécuniaire ou autre, ne pourra être édictée contre les populations, à raison de faits individuels dont elles ne pourraient être considérées comme solidairement responsables » (art. 50).

Malheureusement, nous le verrons, les Conventions de La Haye n'étaient pas applicables en 1914 et, l'eussent-elles été, ces divers articles, trop vagues, figurent dans la section du réglement traitant de l'autorité de l'armée sur le territoire occupé.

En 1914, la coutume exigeant qu'un non-combattant soit respecté uniquement parce que non-combattant, était en somme le seul guide de la conduite des belligérants.

Selon elle, les belligérants devaient respecter chez le non-combattant *sa vie* d'abord, puis *l'intégrité de son corps*, sa *liberté*(1) enfin. Tout ce qui ne contribuait pas à augmenter la résistance de l'ennemi devait être respecté, que ce soit du person-

1. Liberté peut-être plus réduite, plus disciplinée, par nécessité de guerre, mais liberté tout de même, si elle reste inoffensive.

nel ou du matériel ; inversement, tout ce qui contribuait à fortifier cette résistance, et donc à prolonger la guerre en retardant la victoire, devait pouvoir être attaqué et détruit.

Devaient donc être respectés :

— les hôpitaux, les écoles (2) et leur personnel ;
— les monuments religieux (3) ;
— les monuments historiques (3) ;
— les monuments artistiques (4) ;
— les monuments scientifiques (3) ;

Nous verrons comment, au cours de la guerre 1914-1918, les divers belligérants ont observé cette coutume, dans la pratique de la guerre aérienne.

2. — Entre combattants, prohibition de certains procédés de combat.

La violence et la ruse sont des nécessités de guerre qui doivent être tempérées par le principe d'humanité reconnu par tous les peuples civilisés. Même entre combattants, il n'était donc pas admis, avant 1914 comme de tout temps, que l'emploi de

2. Désignés clairement aux adversaires par des signes visibles et bien déterminées : (art. 17 de l'Acte de Bruxelles de 1874, art. 27 de la Déclaration de la Haye de 1907).

3. S'ils ne sont pas utilisés comme observatoires.
Art. 56 des Déclarations de 1899 et 1907.
Art. 27 des Déclarations de 1907.
Art. 8 de l'Acte de Bruxelles de 1874.

4. Tous les codes militaires (Manuel anglais, art. 133 ; Manuel français, art. 65 ; American Rules of landwarfare 1914, art. 225 ; Kriegsbrauch im landkriege (trad. Carpentier, p. 46 et 130) et les juristes condamnent la destruction de ces monuments, sauf si elle est requise par de graves nécessités.

Bluntschli écrit que la destruction ou la dégradation intentionnelles des monuments et travaux d'art, d'instruments et de collections scientifiques, par les troupes d'occupation du territoire ennemi, ne sont pas permises en temps de guerre et doivent être considérées comme un acte de barbarisme.

toutes armes, quelles qu'elles soient, fût bon et légitime.

Après les arbalètes, les armes à feu, les boulets à chaîne, les canons, les torpilles, juristes et militaires considèrent les aéronefs comme des engins légitimes(1) ; la raison de l'interdiction d'un moyen de combat ne réside plus actuellement dans sa trop grande puissance, mais dans l'inutilité des excès de souffrances qu'ils causent aux blessés.

De nombreuses conventions avaient affirmé ce principe dans la deuxième moitié du siècle dernier

La Convention de Genève du 22 Août 1864, refaite le 6 Juillet 1906 et étendue à la guerre maritime par les Conventions de la Haye(2), a été consacrée à la protection des blessés : consacrant le principe d'inviolabilité, ces textes tendirent à soustraire, dans la mesure du possible, le personnel sanitaire, les ambulances et les hôpitaux ainsi que les convois d'évacuation(3). Précis et faciles à observer, ils avaient été ratifiés par toutes les puissances et conservaient donc, en 1914, toute leur force. Qu'ils utilisent le poignard, la torpille ou l'avion, les combattants de la dernière guerre devaient donc *indiscutablement* s'y conformer.

La déclaration de St-Pétersbourg, du 11 Dé-

1. Cf. plus loin la question de la légitimité.

2. Conventions en 14 articles en date du 29 Juillet 1899. Cf. Texte dans le R. I. D. P. t. IV, p. 724, note 4. — Le 18 Octobre 1907, à la deuxième conférence de la paix, une nouvelle convention fut adoptée sur le même sujet, qui rétablit l'article 10, supprimé de celle de 1899 (sur l'hospitalisation dans les ports neutres des navires chargés de naufragés, malades ou blessés).

3. Cf. Pillet, R. I. D. P. 1916, p. 239.

cembre 1868, a prohibé l'usage de projectiles explosibles ou chargés de matières fulminantes et inflammables, d'un poids inférieur à 400 grammes.

Les déclarations de la Haye de 1899 défendirent l'usage des balles s'épanouissant dans le corps humain, et des projectiles ayant pour but unique de répandre des gaz asphyxiants et délétères.

Enfin, la Convention de la Haye de 1907 interdit l'usage du poison et l'emploi des armes, des projectiles ou des matières propres à causer des maux superflus.

Toutes ces déclarations, de rédaction souvent imparfaites, étaient nées d'un effort méritoire pour supprimer dans la guerre la souffrance inutile ; les belligérants de 1914-1918, dans la conduite de la guerre aérienne, devaient tout au moins s'inspirer de cette idée très humaine et chercher, grâce à l'élévation de leur conscience morale, à concilier les dures nécessités du combat et les sentiments d'humanité que tout homme digne de ce nom doit avoir à cœur de conserver.

Principe de violence et de ruse, principe d'humanité, tels sont donc les deux principes, pôles d'attraction des diverses théories contradictoires émises sur la guerre et ses lois.

Lutte violente, s'il le faut, mais lutte loyale toujours, entre combattants seulement, telle est la règle supérieure à laquelle devait, en dehors et au-dessus de tout texte(1) se conformer la con-

1. Les conférences de 1899 et 1907 ont adopté une déclaration officielle insérée dans le préambule de la convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, où il est dit que : « dans les cas non comptés dans les dispositions

duite des belligérants de 1914, dans l'emploi des nouveaux moyens de combat dont nous nous occupons dans cette étude : avions dirigeables et ballons divers.

Plus spécialement, et conformément à cette règle supérieure, que devait être l'attitude des belligérants vis à vis de la propriété privée ?

« La guerre se fait aux hommes et non à la propriété » parce que, plus que la propriété, les hommes offrent à l'ennemi une résistance ; et cette résistance est active.

Cependant, sur terre, la propriété privée n'est pas inviolable ; lorsqu'elle contribue à augmenter la résistance des belligérants, les nécessités de guerre permettent de la violer, de la bombarder et de l'anéantir.

Sur mer, par contre, la guerre a, de tout temps, été faite contre la propriété ennemie, soit par le blocus, soit par le droit de visite et de saisie des navires en mer.

Propriété neutre et propriété ennemie doivent, dans ce cas, être très nettement déterminées, ainsi que tous objets de contrebande.

Ici encore, nous voyons combien parfois les règles de la guerre terrestre diffèrent des règles de la guerre maritime, et cela aussi contribua à rendre la conduite de la guerre aérienne indécise et tâtonneuse.

réglementaires adoptées par elles, les populations et les belligérants restent sous la sauvegarde et sous l'empire des principes du droit des gens, tels qu'ils resultent des usages établis entre les nations civilisées, des lois de *l'humanité* et des exigences de la *conscience publique.* »

DEUXIÉME PARTIE

ÉTUDE DES FAITS

I. — La guerre aérienne avant 1914

A. — Historique.

De très bonne heure, l'importance de la navigation aérienne au point de vue militaire a été remarquée et prévue par les esprits les plus divers.

Toute invention importante n'est-elle pas, d'ailleurs, dès son apparition, étudiée dans les services qu'elle peut rendre en temps de guerre. En 1670 déjà, François Lama, membre de la Compagnie de Jésus, dans son « Prodromo overo saggio di alcune inventioni nuove premesso all' arte maestra », dessinait le plan d'un navire devant se soutenir et voyager dans l'air à voiles et à rames. Mais il ne souhaitait pas la réalisation de son projet : « Qui ne voit, écrit-il, que pas une cité ne serait à l'abri d'une surprise ; à tout instant, la nacelle pourrait

se diriger vers elle et, atterrissant, descendre des soldats ; elle pourrait aussi s'en prendre aux maisons particulières et aux navires ; elle pourrait, en jetant de lourds poids, détruire les cordages, ou encore fusiller les équipages, incendier les bâtiments eux-mêmes à l'aide de feux artificiels et de bombes : plus de sécurité ni pour les navires donc, ni pour les maisons, ni pour les châteaux, ni pour les villes» (1). Ces paroles prophétiques étaient tout un programme d'action militaire.

En 1755, le père Joseph Galien publiait à Avignon «L'art de naviguer dans les airs, amusement physique et géométrique» dans lequel il prônait la construction d'un vaisseau pouvant naviguer dans les airs et transporter une nombreuse armée avec tout son attirail de guerre et ses provisions de bouche jusqu'au milieu de l'Afrique ou dans d'autres pays.

Au XVII[e] siècle, le marquis d'Argenson, lieutenant de police, puis garde des sceaux, envisageait la conquête de l'air très professionnellement : «Il y aura aussi des armées aériennes. Nos fortifications deviendront inutiles. La garde des trésors l'honneur des femmes et des filles seront bien exposés jusqu'à ce qu'on ait établi des maréchaussées en l'air et coupé les ailes aux effrontés et aux bandits. Cependant les artilleurs apprendront à tirer au vol. Il faudra, dans le royaume, une nouvelle charge de secrétaire d'Etat pour les forces aériennes (2).

1. Cf. Nys. Droit et aérostats. R. D. I. 1902, p. 505 et suiv.

2. « Mémoires » de d'Argenson. Cité par Piogey : Les règles de droit international applicables à l'aviation. Thèse, Paris 1914.

En 1783, les expériences des frères Montgolfier, à Annonay, confirmèrent une partie de ces prévisions ; Gérono de Vilette qui, la même année, accompagna Pilâtre de Rozier dans une de ses ascensions en ballon captif, signalait combien un aérostat serait utile dans une armée «pour découvrir la position de l'ennemi, ses manœuvres, ses marches, ses dispositions».

Ces observations ne furent pas oubliées 10 ans plus tard par le Comité de salut public, lors de la campagne de 1794-1795. Le ballon captif «l'Entreprenant», ayant à bord deux personnes, fit de nombreuses ascensions devant Maubeuge et Charleroi ; lors de la bataille de Fleurus, il rendit les plus grands services, aux dires de Jourdan et de Coutelle, capitaine de la Compagnie d'aérostiers, employés à l'armée de Sambre-et-Meuse.

Au siège de Mayence(1), Napoléon les négligea.

En 1815, Carnot qui commandait Anvers assiégé, se servit de ballons captifs pour reconnaître la position des assiégeants.

Au XIXe siècle, les aérostats ajoutèrent à leur rôle d'observatoires mobiles, celui, plus meurtrier, de machines de guerre. Des aérostats chargés d'explosifs furent dirigés, avec insuccès d'ailleurs, en 1812 par les Russes vers les lignes françaises, — en 1849, par les Autrichiens au-dessus de Venise.

Pendant la guerre de 1870-1871, les ballons servirent surtout à établir des communications entre Paris assiégé et le reste de la France.

1. Cf. Bibliothèque des connaissances militaires. Les ballons à la guerre, p. 1 à 7. Cf. Leonardo Crosara. Cronologica aeronautica (Alfieri — Roma).

L'aérostation semblait faire ses preuves au combat. Immédiatement, comme il est de tradition à chaque apparition d'un instrument de guerre nouveau, la théorie reprit ses droits. De cette époque datent les premières discussions relatives à la légitimité du procédé et au traitement à appliquer aux aéronautes.

Mais l'emploi des aéronefs de guerre ne devait être étudié et généralisé qu'à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. La science, en effet, progressait à pas de géant ; le problème de la dirigeabilité dans l'air semblait devoir être résolu dans un avenir très prochain.

Les glisseurs expérimentés dès 1889 par Lilienthal, Ferber, Pilcher et Chanute,, étaient remplacés par les planeurs de Wright. En 1891 et 1897 le moteur à vapeur d'Ader marqua un grand progrès (Expériences de Satory) ; enfin le moteur à explosion apparut et fit naître, à côté du plus léger que l'air, le ballon, le plus lourd que l'air, l'aéroplane. (Santos—Dumont, coupe Archdeacon — Octobre 1906) H. Farman franchit le premier kilomètre en Janvier 1908 ; Blériot traversa la Manche en Juillet 1909.

Icare ne tombait plus à la mer. Toutes les espérances étaient permises. Toutes les craintes aussi (1

1. Fr. Mallet, dans « la Conquête de l'air et la paix universelle » (Paris 1910, p. 51, 52) disait : La conquête de l'air annule les plans les plus savamment conçus ; tout l'édifice militaire s'écroule soudain comme un château de cartes... Les places fortes, les camps retranchés, les barrières naturelles ou artificielles, les fleuves, les tunnels ne compteront plus dans les guerres de l'avenir.

« The use of airships in war », lecture faite par Lord Montagu de Beaulieu à la National Defence Association. Cf. *Times*, 26 avril 1909.

A signaler quelques expériences de tir contre des troupes, effectuées d'un aéro-

Les unes et les autres furent justifiées et dépassées par les guerres d'alors : en 1911-1912 les Italiens se servirent des dirigeables et des aéroplanes pour reconnaître, disperser les rassemblements turcs et jeter des proclamations. Les Turcs reprochèrent aux Italiens d'avoir jeté des bombes sur les hôpitaux et les ambulances (2).

En 1912—1913, au cours des guerres balkaniques, les aviateurs grecs firent un raid de reconnaissance au-dessus de la flotte turque ; les Bulgares bombardèrent Andrinople et lancèrent au-dessus de la ville des papillons avisant les habitants de l'inutilité de leur résistance et les invitant à se rendre. Cons. Gustave Cirilli. Journal du siège d'Andrinople — p. 56, cité par Aircraft in war — de Spaight, p. 9).

En 1914, au Maroc, lors de la progression des colonnes et de la prise de Taza, les aviateurs français rendirent de très grands services par leurs reconnaissances lointaines et leurs bombardements

Tels étaient, à la veille de la guerre de 1914-1918, les faits de guerre aériens pouvant servir de base aux études des juristes et des militaires Ils étaient timides, isolés, lointains ; les conclusions théoriques restèrent, avec raison, imprécises et prudentes.

plane au moyen du fusil (Lieutenant Fickle, cf., *Times*, 13 Sept. 1900) et de tir de navires de guerre contre aéroplanes cf. *Rev. jur. int. de la locom. aérienne.* nov. 1910, p. 323).

French army trials ; aeroplanes in war (*Daily telegraph*, 19 Septembre 1910).

Expériences en France 20, 21 Juillet 1912 (cf. Piogey, op. cit. p. 82) et à l'étranger, 1912.

La guerre d'aujourd'hui, du général von Bernhardi, 1911.

2. R. D. I. P. Coquet, tome XX 1913, p. 533, sqq. — R. D. I. Rapisardi, deuxième série, tome XV, 1913, p. 505, sqq.

B. — Discussions juridiques et dispositions conventionnelles nées de ces faits.

M. Rolland, dans son étude sur les «Pratiques de la Guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le Droit des gens» écrit ceci, à propos de l'élaboration, mystérieuse et compliquée, de la coutume internationale : «Les faits réagissent sur les doctrines et les doctrines sur les faits. Les uns et les autres impressionnent l'opinion et celle-ci influe à son tour sur ceux-là. En indiquant, à propos de la guerre aérienne, ce qu'ont été les pratiques, en les rapprochant des solutions dégagées ou proposées, en notant l'attitude de l'opinion, nous assistons à la formation où à la tendance à la formation de la coutume internationale» (1).

L'éminent professeur s'empresse d'ajouter que «la guerrre aérienne est quelque chose de nouveau mais reste dominée par les idées et les règles gouvernant les rapports des belligérants entre eux et avec les neutres». Ces quelques mots sont, en substance, toute une méthode de travail.

Les faits de guerre aérienne qui se sont produits avant 1870 ne donnèrent naissance à aucune controverse juridique. L'emploi des ballons, libres ou captifs, ne fut jamais critiqué ; leur rôle militaire qui se bornait jusqu'alors à faire des observations et à transmettre des renseignements, était intéres-

1. Cf. Rolland, dans la Revue de Droit intern. public, 1916, p. 501.

sant, certes, mais peu généralisé. Pendant l'investissement de Paris, personnes et correspondances furent transportées avec un succès à peu près constant (1) et le comte de Bismarck adressa une lettre, le 19 Novembre 1870, au Ministre des Etats-Unis à Paris, Washburne, pour dire que «les personnes montées dans les ballons captifs seraient jugées selon les lois de la guerre» (2). Mais la protestation du Chancelier n'eut pas d'écho et tous les juristes furent unanimes à considérer les aéronautes, non comme des espions, mais comme des militaires réguliers devant, en cas de capture, subir le traitement des prisonniers de guerre ordinaires (3). La Conférence de Bruxelles, de 1874, trancha la question dans ce sens (4), ainsi que le «Projet

1. Voir sur ce sujet : Nys — Droit et aérostats — Revue de Droit international, 1902, p. 513, 514 et note.

(Gambetta s'échappa en ballon, le 8 octobre, pour organiser la défense en province).

2. Cas de F. G. Worth, cf. récits et biblio., dans Nys. id. p. 522.

3. Instructions américaines de 1863, art. 99, 100 (par analogie) ; et cf. Droit international codifié de Bluntchli, cit. par Nys, p. 518.

Cf. La « Chronique de Droit international » de M. Rolin Jacquemyns, consacrée à la guerre franco-allemande.

Etude sur le domaine aérien et le régime juridique des aérostats « de M. Fauchille, id. p. 519; dans son « Projet de Règlement » M. Fauchille ajoutait : Mais, en temps de guerre, il n'y a pas de zone spéciale de protection contre l'espionnage. Les aérostats seront canonnés et s'ils sont capturés, leurs passagers seront prisonniers de guerre. Ce ne sont pas des espions, car ils n'agissent pas avec dissimulation. Par sa nature même, une ascension en ballon est exclusive de toute clandestinité ».

4. Art. 22 : Les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions.

De même, ne doivent pas être considérés comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemi : les militaires (et aussi les non-militaires accomplissant ouvertement leur mission) chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie.

A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont capturés, les individus

d'une déclaration internationale (art. 22)» — et le Manuel «Les Lois de la guerre sur terre» voté par l'Institut de droit international à Oxford (1880) (artricles 21 et 24) (3).

Lors de la première conférence Internationale de la Haye, en 1899, cette unanimité subsistait toujours : c'est ce que définit l'art. 29 dans son «Réglement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre». La discussion à ce sujet était close.

A cette époque, la solution du problème de la dirigeabilité semblait prochaine, mais, avec l'apparition des navires aériens pouvait naître un nouveau moyen de combat, impossible à pratiquer avec les simples ballons connus jusqu'alors : le bombardement, précis et régulier, donc très efficace.

En 1899, les délégués des puissances à la Conférence de la Haye semblèrent le prévoir et le craindre, bien qu'à cette époque la science de la navigation aérienne fût encore à peu près nulle ; aussi était-ce plutôt les ballons sphériques qui étaient visés ; et les plénipotentiaires des différentes nations en avaient jugé les conséquences si terribles qu'ils les condamnèrent dans la première déclaration :

«Les soussignés, plénipotentiaires des puissances représentées à la Conférence Internationale de la Paix de la Haye, dûment autorisés à cet effet par

envoyés en ballons pour transmettre des dépêches, et, en général, pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire,

1. Le Congrès international aéronautique et colombophile, réuni à Paris en 1889, étudia pour la première fois la responsabilité des aéronautes ; les règles à établir pour la déclaration et l'absence des aéronautes disparus, etc...

leurs gouvernements, s'inspirent des sentiments qui ont trouvé leur expression dans la déclaration de St-Pétersbourg, du 29 Novembre — 11 Décembre 1868.

Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.

La présente déclaration n'est obligatoire que pour les puissances contractantes, en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles».

Mais elle ajoute :

«Elle cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre les puissances contractantes, une puissance non contractante se joindrait à l'un des belligérants».

Les 26 puissances représentées à la Conférence signèrent, sauf l'Angleterre.

Quelques années passèrent, et ces dirigeables, ces aéroplanes qu'avaient prévus, sans grande conviction, les délégués de la Haye, apparurent enfin. Les rivalités entre nations s'affirmaient aussitôt, lors du renouvellement de la déclaration de 1899. A la deuxième conférence de la Haye, en 1907, la délégation belge proposa le simple renouvellement des dispositions de 1899 : «Les puissances contractantes consentent pour une durée de 5 ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. La présente déclaration n'est obligatoire que pour les puissances contractantes en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles. Elle cessera d'être obligatoire du moment où,

dans une guerre entre deux puissances contractantes, une puissance non-contractante se joindrait à l'un des belligérants.

Les puissances signataires pourront adhérer à la présente déclaration. Elles auront, à cet effet, à faire connaître leur adhésion aux puissances contractantes au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée par celui-ci à toutes les autres puissances contractantes. S'il arrivait qu'une des hautes parties contractantes dénonçât la présente déclaration, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après la notification faite par écrit au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée immédiatement par celui-ci à toutes les autres puissances contractantes. Cette dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la puissance qui l'aura notifiée».

Deux amendements, l'un russe, l'autre italien, furent présentés.

L'amendement italien n'interdisait de lancer des projectiles et des explosifs que du haut des ballons non-dirigeables (art. 1) (ce qui semblait autoriser le jet, du haut de ballons dirigeables et d'aéroplanes) ; — et disait, dans son article 2, que «le bombardement par les ballons militaires est soumis aux mêmes restrictions acceptées pour la guerre terrestre et maritime ; en tout ce qui est compatible avec ce nouveau mode de combat».

L'amendement russe, lui, proposait de compléter l'art. 25 du chap. Ier de la deuxième section du réglement de 1899, en interdisant «de bombarder ou d'attaquer soit par l'artillerie, soit en lançant

des projectiles ou explosifs du haut des ballons, ou à l'aide d'autres modes analogues nouveaux, des villes, des villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas des établissements ou des dépôts pouvant être utilisés par l'ennemi pour les buts de la guerre». Cette interdiction de lancer des projectiles sur certains points, au lieu d'être limitée, devenait perpétuelle.

Lors de la discussion à la sous-commission de la proposition belge et des amendements russe et italien, M. Renault fit remarquer que l'amendement russe était inutile, «la disposition de l'article 25 du règlement de 1899 sur les lois de la guerre, qui interdit le bombardement des villes ou villages non défendus, ayant aussi bien pour objet le bombardement effectué du haut des ballons».

En définitive, la sous-commission se rallia à la proposition belge.

Mais, en séance plénière, les délégués de Russie, M. Tcharykow, et d'Italie, M. Tornielli, proposèrent l'adjonction du texte suivant à l'article 25 : «Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles et explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus, et d'enfreindre, en lançant les projectiles ou explosifs sus-mentionnés, les restrictions acceptées pour les bombardements dans la guerre terrestre ou maritmie en tant que ces restrictions sont compatibles avec le nouveau mode de combat».

Le délégué français, le général Amourel, fit alors remarquer que ces mots «en tant que ces

restrictions sont compatibles avec le nouveau mode de combat» pouvaient prêter à chicane et discussions par leur imprécision, et que le texte proposé ne modifiait pas l'article 25. — Il proposa donc de conserver le même texte en ajoutant simplement les mots: «par quelque moyen que ce soit».

Les délégués russe et italien se rallièrent à cette proposition et, finalement, la commission adopta ainsi le nouveau texte de l'article 25 du réglement sur les lois et coutumes de la guerre sur terre: «Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, par qulque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus».

Dans sa quatrième séance plénière, la Conférence accepta le texte ainsi que la proposition belge et, pour l'empêcher de devenir caduc au bout de 5 ans, comme celui de 1899, remplaça les mots «les puissances contractantes consentent pour une durée de 5 ans», par ceux-ci: «...consentent jusqu'à la fin de la troisième conférence de la Paix».

Mais, à la signature, le 18 Octobre 1907, l'unanimité fit défaut. 29 puissances, dont l'Angleterre, les Etats-Unis et l'Autriche, signèrent ce texte, mais l'Autriche, la Bulgarie et la Turquie, ne le ratifièrent pas. L'Allemagne, la France, l'Italie, le Japon, le Monténégro, la Serbie et la Russie, refusèrent de signer(1).

1. Voir sur les discussions de la Conférence de 1907 : « Lémonon » : La seconde conférence de la Paix. « Renault » Les deux Conférences de la Paix, 1909. « Boucher » Les Conventions relatives au droit de la guerre, 1913.

Deuxième Conférence de la Paix, 15 juin, 18 octobre 1907, actes et documents, I. p. 74.

Cf. Traité de Versailles du 28-6-19 avec l'Allemagne, art. 198-202 ; art. 313-320 ; Traité

La déclaration de la Haye de 1907 ne liait donc certainement pas les belligérants de 1914.

Etaient-ils donc liés par la Convention de 1899 ? Faut-il, en somme, considérer cette convention comme encore en vigueur ? Avec M. Pillet, nous croyons que non ; en effet, «pour toutes les puissances belligérantes, qui ont signé et ratifié l'acte de 1907, la convention de 1899 a été remplacée par celle de 1907 ; la première n'existe plus et nous ne connaissons aucun principe de droit qui permette d'avancer que la paralysie de la convention de 1907 a rendu à la convention de 1899 sa vigueur disparue.

Personne ne soutiendra que parmi les belligérants les uns devront suivre le texte de 1899 et les autres celui de 1907. Cela contrarierait la notion essentielle de l'égalité des belligérants et le texte même de ces conventions» (Pillet R. D. I. P. 1916, p. 21) (2).

L'autorité des Déclarations de la Haye réside donc seulement dans la puissance des usages qu'elles voulaient consacrer. Les années qui suivirent cette Conférence virent un développement considérable de la navigation aérienne : les types d'aéroplanes et de dirigeables, les pilotes aussi se multiplièrent. Grâce aux meetings, aux «circuits» le

de Saint-Germain du 10 Septembre 1919 avec l'Autriche ; art. 144-148 ; art. 276-283 ; et Traité de Neuilly et de Trianon.

2. Cf aussi : De l'application des conventions de la Haye de 1899 et de 1907 concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre (Bulletin international des sociétés de la Croix-Rouge, 1918, p. 8) ; et Des Gouttes : De l'applicabilité des conventions de la Haye de 1899 et 1907, ainsi que celles de Geneve de 1864 et de 1906 (Revue internationale de la Croix-Rouge 1919, p. 3 et suiv)

public s'intéressa passionnément à l'audacieuse invention et ne douta plus de son avenir.

Nous trouvons trace des inquiétudes de tous les Etats dans les Congrès internationaux d'alors :

En 1906, la Session de Gand de l'Institut de Droit International affirmait encore la liberté de l'air, mais prenait soin de réserver aux Etats «les droits nécessaires à leur conservation».(1)

En Septembre 1909, à Nancy, le quatrième Congrès International d'Aéronautique voulait encore réglementer la circulation aérienne dans un sens libéral, en protégeant les droits de la défense par toutes les vérifications utiles. (Clunet, 1910, p. 66).

La Conférence internationale de navigation aérienne de Paris, de mai 1910 (18 Etats représentés) ne fit rien d'utile, car elle prit pour point de départ de ses discussions le projet Fauchille, adoptant pour base du droit international aérien un principe faux : la liberté de l'air. — Les «Projet de réglementation de la navigation aérienne» et de «code international de l'air» élaboré en 1910 par l'Aéro-Club de France, étaient animés du même esprit. (Cf. Rapports Fauchille — Nys) (2).

En avril 1911, à Madrid, l'Institut de Droit International votait la proposition suivante : «La circulation aérienne internationale est libre, sauf le droit pour les Etats sous-jacents de prendre certaines mesures à examiner en vue de leur propre

1. Cf. Clunet 1907, p. 368 ; 1908, p. 826 ; 1909, p. 681.
2. cf. Clunet 1910, p. 826.

sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants» (1) (Cf. Clunet 1911, p. 1036).

Ce texte fut également voté au Congrès tenu à Paris en mai 1911 (Cf. Clunet 1911, p. 1404) (R.D.I.P. Paris 1911, p. 684 et 1912 p. 97) (et Revue de locomotion aérienne, Paris 1911 p. 281).

De nouveaux Congrès se tinrent, l'un à Genève en 1912, l'autre à Francfort, en 1913 (Projet d'un Code de l'Air), sans résultats pratiques ; mais l'idée de la souveraineté de l'Etat sur son espace aérien était en marche. En 1913, dans le Journal de Droit International (p.1140) M. Clunet affirmait que «le droit de souveraineté de chaque Etat sur son atmosphère territoriale doit s'exercer théoriquement «usque ad cœlum».

Deux décrets français, de 1913, ont adopté cette théorie : celui du 24 Octobre, art. 3 : «La circulation des aéronefs peut être interdite dans toute l'étendue du territoire» (Clunet 1914 p. 687) et celui du 17 Décembre (Clunet 1914 p. 690).

Le 31 Juillet 1914, à la veille de la guerre, la navigation aérienne était interdite en Algérie, Tunisie, et dans les colonies (Cf. Clunet, 1914 p. 91).

Après la victoire, les traités conclus imposèrent aux vaincus un régime atmosphérique s'inspirant des mêmes principes.

Enfin et surtout, la «Convention portant réglementation de la navigation aérienne» du 13 Octobre 1919, signée à Paris par 27 puissances, et

3 Cf Clunet 1911, p. 1036.

Le Professeur Baldwin écrivait à cette époque : « Toute nation indépendante doit avoir le droit de reglementer l'usage de l'espace qui est au dessus de son territoire, de la façon qu'il juge la plus utile à l'intérêt public ». Cf. Clunet 1910, p. 826.

promulguée par décret du 8 Juillet 1922 (J.O. 14 -7-22) rejette nettement toute assimilation au point de vue juridique, entre le régime de la haute mer et celui de l'atmosphère ; son article premier s'exprime ainsi, nous l'avons vu : «Les Hautes Puissances contractantes reconnaissent que chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire».

C'est de ce principe que se sont inspirés :

a) le décret du 8 Juillet 1920 (Cl . 1921, p. 671) qui n'accorde la liberté de passage inoffensif au-dessus du territoire français qu'aux aéronefs ayant les nationalités des Etats avec lesquels la France a contracté des accords avec interdiction de survoler certaines zones du territoire français (art. 2).

b) l'arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, du 12 Janvier 1921, qui décide que tout aéronef qui franchit la frontière doit obligatoirement la franchir entre certains points déterminés (art. 2) et doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane (art. 5) (Clunet 1921 p. 848).

c) et la Convention Franco-Suisse du 9 Décembre 1919 (Clunet 1920 p. 367)).

En 1921, de nombreux congrès aéronautiques se réunirent : à Madrid, à Paris, à Monaco. Le IVème congrès international de droit aérien, tenu à Monaco, reprit le texte du projet de Code de l'air arrêté en 1913 à Francfort, détermina la nationalité de l'aéronef par celle du propriétaire, formula

le vœu que l'assurance devînt obligatoire et son intention d'étudier le régime de l'air pour le temps de guerre. (Journal des Débats 29-12-1921).

En Juillet 1922, la Commission internationale de la navigation aérienne, réunie à Paris, précisa son organisation et son fonctionnement, se plaça sous l'autorité de la Société des Nations et étudia la procédure à suivre pour trancher les litiges internationaux. (Cf. Le Temps 26-7-22)(1) et (2).

Cependant, les Etats ne consacrèrent pas de convention spéciale à la navigation dans les airs en temps de guerre ; en 1910, ils affirmèrent à Paris, par l'article 49 de leur projet de convention, que leur convention «ne portait pas atteinte à la liberté d'action des belligérants, non plus qu'aux droits et devoirs des neutres». De même, plus tard, l'article 38 de la Convention du 13 Octobre 1919, sur la navigation aérienne pour le temps de paix, dit qu'en cas de guerre, les stipulations de cette convention «ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres».

1. Une réunion de cette commission devait avoir lieu à Londres en Octobre 1922 et le 5e Congrès international le même mois à Prague

2 Le XXXIe Congrès de l'Association de droit international, tenu à Buenos-Ayres, du 24 au 30 août 1922, adopta les résolutions suivantes : L'aéronéf privé se trouvant au-dessus du territoire d'un territoire etranger ne se trouve assujetti aux lois et à la juridiction du dit Etat que dans les cas suivants :

1) Par rapport à la violation de ses lois relatives à la sécurité publique et de ses lois militaires et fiscales.

2) En cas d'une violation de ses réglementations de la navigation aerienne.

3) Pour tous actes commis à bord de l'aéronef qui peuvent affecter le territoire du dit Etat.

Sous tous autres rapports, un aéronef privé s'en tiendra aux lois et à la juridiction de l'Etat de son pavillon. (Cf. The law of the air, de William Latey et Aerial warfare (H. F. Manisty), dans « Transactions of the Grotius Society vol. VII, 1922.

A sa session de Madrid, du 15-22 avril 1911, l'Institut de Droit international admit avec M. Fauchille, à l'opposé des décisions de la Haye de 1899 et de 1907, que les aérostats en temps de guerre pourraient se livrer à n'importe quel acte d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer, et adopta la résolution suivante : «La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou la propriété de la population pacifique, de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime».

Cette solution était au fond, la plus rationnelle, car l'interdiction de la Haye, non adoptée par tous, avait peu d'efficacité.

Mais c'était la légitimité de la guerre aérienne reconnue officiellement.

Or, cette question avait été longuement discutée, particulièrement à la Session de Madrid de 1911 de l'Institut de Droit International. Les uns, M. Holland, Maluquer(1), Beernaert(2), se déclaraient hostiles à tout emploi des aéronefs dans la guerre, parce qu'ils la rendraient trop effroyable et mettraient en péril la sécurité sur terre et sur mer.

D'autres, tels que MM. von Bar(4), Meurer, Alberic Rolin, Westlake(3) Fiore et de Staël-Holstein(4), soutenaient que les aérostats ne pouvaient

1 Annuaire de l'Institut, 1911. p. 337 et 342.
2. « La prohibition de la guerre des airs » R P I. 2e sér. t XIV, p. 369.
3. Cf. Nouveau Rapport Fauchille — Annuaire de l'Institut. p. 53, 54, 55
4. Fiore : Degli aeronauti, etc. Cf. Bibliographie. Naples 1912 ; de Staël-Holstein :

servir à lancer des projectiles ou des explosifs, mais devaient être employés uniquement comme moyens de communication, d'exploration ou d'observation. «L'argumentation des adversaires de la guerre aérienne pouvait se résumer en trois propositions :

1o. — l'interdiction de lancer des projectiles ou des explosifs du haut des ballons a été admise, sinon par l'unanimité, du moins par la majorité des puissances représentées aux Conférences de la Paix, et a été consacrée par deux déclarations signées à la Haye le 29 Juillet 1899 et le 18 Octobre 1907 (M. Alb. Rolin)(3).

2o. — Si le biplan, le monoplan, le dirigeable devaient devenir autant de navires de guerre aériens, on verrait s'accentuer encore la ruineuse et désastreuse rivalité des Etats dans la création et le développement de ce genre d'armements comme de tous les autres, et le chiffre des dépenses grandirait au grand préjudice de l'humanité. (M. Alb. Rolin (id.).

3o. — «En faisant des appareils ailés de véritables oiseaux de proie, on créerait des engins de guerre nouveaux plus effroyables peut-être qu'aucun autre et les effets de l'usage des aérostats comme machines de destruction et de combat seraient funestes, par exemple en ce qui concerne la sécurité générale de la navigation, la navigation en pleine mer étant tout à fait mise en danger s'il

(3) De la réglementation de la guerre des airs; von Bar (Session Madrid 1911 — Annuaire Institut de Droit international t. XXIV, 1911) Cf. R. D. I. P. 1913. p. 425, 426.

y avait des combats non prévus en haut. (M. de Bar)» (id.).

D'autres auteurs, enfin, dont M. Fauchille, ne crurent pas cette argumentation décisive et pensèrent, au contraire, qu'à côté de la guerre terrestre et de la guerre maritime, il devait y avoir une guerre aérienne, autorisant même le jet de projectiles. Les déclarations de la Haye sont loin d'avoir été signées par tous les Etats et ce sont précisément les grandes puissances, c'est-à-dire celles entre lesquelles il y a le plus de chances qu'une guerre éclate, qui ont refusé de les accepter. D'ailleurs, la mentalité des Etats ne permet pas de supposer qu'ils feront jamais abstraction des découvertes scientifiques qui peuvent augmenter leur force guerrière : «Tout progrès scientifique, a très bien dit à la Haye, en 1907, le délégué italien, le général de Robilant, a toujours trouvé son application à l'art militaire..., et il deviendrait de plus en plus difficile d'interdire aux ballons d'être armés et de se servir de leurs armes».

D'autre part, les engins aériens ne sont pas, en définitive, plus terribles que les mines et les sous-marins ; la navigation n'a pas à redouter leur tir plus que celui des navires de guerre. Limiter les aéronefs à un simple rôle d'observation, n'est pas suffisant pour empêcher les combats : des appareils ennemis se rencontrant chercheront inévitablement à se détruire ; de plus, les aéronefs d'observation doivent pouvoir répondre aux tirs dirigés contre eux par l'artillerie de terre ou de mer.

M. Albéric Rolin proposait d'admettre le tir des aérostats dans un but de défense(1). Mais quand dira-t-on qu'ils agissent pour se défendre ? (2).

M. de Lapradelle proposait d'autoriser la guerre aérienne verticale, c'est-à-dire le jet des projectiles de l'air à la terre ou à la mer, et de la terre ou de l'air vers l'espace, parce que cette guerre là est nécessaire pour le droit, en permettant aux faibles de se défendre à peu de frais contre les entreprises des forts ; mais il voulait interdire la guerre horizontale, c'est-à-dire entre appareils aériens, parce que trop dangereuse et aveugle(3).

Finalement, M. Politis déclara que tout le monde était d'accord sur la question d'humanité. La guerre aérienne n'est pas contraire aux principes supérieurs du droit, elle est légitime parce qu'elle répond à une utilité. Mais il fallait en poser le principe et le texte adopté par 14 voix contre 7 fut celui que nous avons cité : «La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter, pour les personnes ou la propriété pacifiques, de plus grand danger que la guerre terrestre ou maritime».

Cette rédaction manquait de précision. La guerre le prouva, et, le 22 novembre 1920, le Comité International de la Croix-Rouge adressa-t-il à l'Assemblée de la Société des Nations, pendant sa réunion de Genève, une lettre demandant «la limitation de

1. Annuaire de l'Institut 1911, p. 151.
2. — id. 57.
3. — id. 336. 339.

rienne à des buts exclusivement militaires, tels que combats entre éclaireurs et l'interdiction du lancement sur les villes de projectiles qui portent la mort au milieu d'une population paisible de femmes et d'enfants étrangers à la guerre ». (1).

D'ailleurs, si les auteurs avaient été unanimes à admettre le principe de la souveraineté de l'Etat sur son atmosphère, la légitimité de la guerre aérienne, qui en est le corollaire, eut provoqué moins de discussions ; le domaine aérien étant soumis exclusivement et complètement à l'autorité de l'Etat sous-jacent, il ne saurait échapper, le cas échéant, aux risques inhérents à l'état de guerre. Logiquement, la guerre aérienne est donc légitime.

Mais les faits de guerre aérienne n'avaient pas attendu pour se produire l'accord des juristes et celui des puissances : avions et dirigeables furent employés sans hésitation et sans aucuns des inconvénients prévus, au cours des guerres italo-turque(2), mexicaine et balkanique..

L'histoire nous enseigne d'ailleurs à ce propos l'inutilité pratique des discussions, quand se révèle un nouveau moyen de combat ; les arcs et arbalètes se sont imposés malgré l'interdiction du deuxième concile de Latran, en 1139(3) — les armes à feu ensuite, malgré l'esprit chevaleresque du moyen-âge et les protestations du grand pape Innocent III.

1. Cf Revue internationale de la Croix Rouge 1920, p 1348.

2 Cf. rôle des dirigeables et aéroplanes, du poison, des projectiles déformables, pendant la guerre italo-turque R.G.D.I.P. 1913 p. 543 à 536.

3. Paul Fournier R D.I.P. 1916, p. 471 et suiv.

«Vouloir interdire les moyens de guerre nouveaux, c'est pure utopie, bonne tout au plus à déconsidérer le droit international aux yeux des militaires auxquels, ne l'oublions pas, il incombe de mettre en pratique les règles élaborées par les jurisconsultes» (1).

Quoi qu'il en soit, en 1914, la guerre aérienne était entrée dans les mœurs et les usages des Etats.

Pour nous résumer, à la veille de la dernière guerre, nous constatons :

I. — Que la guerre aérienne est légitime.

— en fait (guerres de Tripolitaine et des Balkans) intention avouée ou non de tous les Etats d'utiliser dans les guerres à venir le nouveau moyen de combat.

— en droit (Session de Madrid de l'Institut de Droit International, 1911).

II. — que la guerre aérienne n'est réglementée

A. — ni par la Déclaration de la Haye, de 1899

a) imprécise (... «ou par d'autres moyens analogues nouveaux»).

b) caduque (les cinq ans de validité sont expirés et elle n'est pas remise en vigueur par la Déclaration de 1907).

c) signée en non-connaissance de cause (l'unanimité presque totale n'avait été obtenue qu'à raison du caractère chimérique du sujet).

B. — ni par la Déclaration de la Haye du 18 Octobre 1907,

1. R.D.I.P. 1913, p. 534.

— non signée par tous (Cf. plus haut p. 53).

L'autorité morale des actes de la Haye paraît très considérable, mais leur impuissance en face de la brutale réalité prouve que ces textes ont été rédigés dans une atmosphère trop académique et adoptés, non parce que répondant à la conviction de tous, mais parce que l'échec de ces conférences internationales aurait eu un énorme retentissement(1).

Constatons seulement qu'en 1914, il n'y a pas de réglementation spéciale de la guerre aérienne. En effet, quel sera le rôle des «machines aériennes»: rôle d'observation, d'exploration, de liaison, de bombardement (offensif ou défensif)? ... c'est l'inconnu pour tous. Les avis des spécialistes et des militaires divergent. La leçon des faits manque: or, le droit, pour dominer la vie, doit être fait de vie. Il faut attendre l'expérience de la guerre. Et c'est bien, avant la lutte mondiale de 1914, l'avis de tous, exprimé ainsi par le gouvernement anglais (2) «The truth is that this part of the subject is almost wholly unexplored... So many uncertainties hang over all parts of the subject that no code for many years to come can be anything but experimented».

Pour juger les faits de guerre aérienne de 1914-1918 il ne faut donc pas s'attacher à la lettre de textes imparfaits élaborés sur cette matière: il n'est même pas nécessaire de se guider suivant les règles

1. Pillet. La guerre et le droit des gens. R I D.P. 1916, p. 5 et suiv.
2. Times 29 nov., 16 déc. 1910, p. 11. The Code of the air.

coutumières établies au sujet de la guerre terrestre et maritime ; il est plus simple et plus vrai de remonter aux sources mêmes des lois de la guerre et de s'inspirer de ce grand principe fondamental (1) qui, malgré les changements nés de la science et de la pratique devra toujours dominer de sa force la force de la guerre : « *Lutte violente, s'il le faut mais lutte loyale toujours, entre combattants seulement...* ».

Quels ont donc été les faits de guerre aériens de 1914-1919 manifestement contraires à ce principe d'humanité, et quelles ont été les justifications présentés par les partis en présence.

II. — Les faits aériens de 1914-1918 contraires au Droit supérieur de la guerre.

A. — Historique.

» Au cours de la guerre de 1914-1918, les opérations aériennes se sont multipliées prodigieusement et leurs résultats ont dépassé les espoirs les plus audacieux des chefs militaires. Observations, reconnaissances, repérages, liaisons, transports d'hommes, de blessés, d'espions, jets de proclamations et de fausses nouvelles, bombardements d'engins de toute sorte, proches ou lointains, de jour et de nuit, feux de mitrailleuses et même ravitaillements, tels furent les rôles des avions, ballons dirigeables et «saucisses» ou «drachen». Nous ne nous

1. Cf. plus haut page 40.

occuperons dans ce chapitre, que des infractions au principe énoncé ci-dessus, commises par les navires aériens militaires dans leurs rapports avec les personnes et les biens situés sur terre et sur mer(1).

a) commis par les Austro-Allemands :

a) atteintes aux non-combattants par bombardements aériens de villes ouvertes et non défendues (2), et, dans ces villes, visées sur :

— les monuments historiques ou d'utilité publique ;

— les œuvres d'art ;

— les hôpitaux et les ambulances ;

— les agglomérations de population civile.

En France : Nancy, ville ouverte, sans troupes, sans artillerie, fut bombardée systématiquement pendant toute la guerre. Il y eut 84 bombardements par avions ou zeppelins (le premier par avions date du 4 septembre 1914 et le dernier du 31 Octobre 1918). Toutes sortes de porjectiles furent employés, en particulier les torpilles géantes

1. Jusqu'à la fin de la guerre, l'aviation civile n'existait pratiquement pas. Cf sur les aéronefs privés, militaires et publics non militaires pendant la guerre. Rolland R.D.I.P. 1916, p. 517, 518, 519. Spaight — Aircraft in war, p. 73 et les rapports de M. Fauchille.

Quant aux combats livrés entre aeronefs militaires adverses, quant à la « chasse », en un mot, ils ne peuvent entrer dans notre étude qu'au point de vue de la loyauté que doit toujours conserver la lutte entre belligerants.

2. Nous classons en deux chapitres différents les bombardements opérés sur villes ouvertes et non défendues, et les bombardements opérés sur ville défendues, pour plus de clarié. Qu'entend-on par ville ouverte, par ville défendue ou non ? Les interpretations diffèrent avec les partis en présence, et selon leur système de justification. nous les etudierons à cette place.

Ici, nous nous attachons simplement à colliger les atteintes des plus injustifiées aux droits des non-combattants.

de 376 m/m pesant 300 kg. et mesurant 2 m. 76 de hauteur, dans le seul but de terroriser la population civile (Rapports du préfet Mirman et du maire Simon). Les victimes civiles furent nombreuses et les dégâts importants(1).

Mêmes constatations à Saint-Dié, Baccarat, Lunéville: A Lunéville, les aviateurs allemands choisissaient de préférence les jours de marché pour leurs incursions: le 1er Septembre 1914, ils lancèrent une bombe en plein marché, qui tua 46 personnes et en blessa une cinquantaine. De même pour Châlons-sur-Marne, Nogent-sur-Seine, Lure, Amiens, Compiègne, Troyes, Vitry-le-François, Crépy-en-Valois, Hazebrouck, Gérardmer, Epernay, St-Omer, Bar-le-Duc, Pont-à-Mousson, Boulogne, Albert, etc... (Cf. La Violation du droit des gens par l'Allemagne I, document 104 p. 181). Les établissements hospitaliers, les sorties d'église aux heures d'offices furent spécialement visés. (Cf. Temps des 12-28 Novembre 1914 - 12 Septembre 1915, 30 Juillet 1916 — Journal de Genève 25-12-1915).

En Belgique, furent aussi bombardés par avions, villages non défendus: Sommersaeke, Voselaere, Dottignies, Thielt, etc... villes non-défendues: Bruxelles, Ecloo, Ostende, Gand, et couvents: celut de St-Vincent de Paul à Denyse, occupé par des malades, des orphelins et des réfugiées (Cf. Rapports sur la violation du droit des gens en Belgique I. p. 105, cité par Merignhac et Lémonon I. p. 632).

1. Cf E. Badel. Les bombardements de Nancy, 1919, p. 2 et 3

En France et en Belgique, comme sur tous les fronts d'ailleurs, les formations sanitaires étaient constamment les buts visés et atteints des raids aériens.

Citons entre beaucoup : les ambulances de Verdun, bombardées en Août 1917 (le communiqué du 21 Août parlait de plus de 100 personnes tuées ou blessées ; — les infirmières et mourants furent mitraillés de nuit par les avions volant au ras du sol).

— l'hôpital de Vadelaincourt, incendié dans la nuit du 20 Août et bombardé volontairement dans la nuit du 4 Septembre 1917 (19 tués et 26 blessés) (Débats du 8 Septembre 1917) ;

— l'ambulance de Belrupt ;

— l'ambulance du Dr Carrel, établie à Compiègne à l'entrée de la forêt (détruite en Avril 1918) :

— les hôpitaux d'Etaples où 300 blessés ou malades furent tués ou blessés dans la nuit du 19 au 20 mai 1918 (Débats du 30 mai 1918) ;

— Dans l'attaque d'un hôpital anglais contenant 4000 blessés, il y eut 1500 tués environ, dont 45 médecins, infirmières ou infirmiers (Débats du 1er juin 1918).

De même en Russie, où les hôpitaux furent très souvent atteints :

— en Mars et Avril 1915, furent bombardés les hôpitaux de Radom, Yaslo, Volia-Rzendzinska et Ostrolenka ;

— en dépit des signes très visibles de la Croix Rouge, les trains d'infirmerie, hôpitaux, cantines, tentes et pavillons, étaient invariablement visés

(Rapports russes — cité par Mérignhac et Lémonon, I. p. 634).

En Italie, les raids aériens autrichiens visèrent les trésors incomparables qui avaient échappé aux guerres précédentes. Venise surtout, l'antique joyau d'art, devait tenter les aviateurs autrichiens par sa proximité et sa perfection de beauté ; en effet, dès le lendemain de la déclaration de guerre à l'Autriche, dans la matinée du 24 Mai 1915, un avion ennemi survola la ville, et, depuis lors, les attaques furent constamment renouvelées :

— le 24 Octobre 1915, l'église degli Scazzi était atteinte et la grande fresque de Tiepolo : la Translation de la Maison de la Vierge à Lorette, réduite en miettes.

— dans la nuit du 9 au 10 Août 1916, Sancta Maria Formosa, construite en 1100, brûlait. Le lendemain, San Pietro brûlait à son tour. C'était la double réponse autrichienne à la prise de Goritzia. (Cf. Mérignhac — Lémonon, p. 637).

Comme en France, la cathédrale de Reims, St-Marc et le palais des Doges étaient particulièrement visés par les avions, mais plus heureux que Reims, ils furent indemnes.

Vérone, Ancône, Trévise, Ravenne, Brescia, Bergame, Milan, Monza, Rimini, Vicence, Ferrare, Bari furent visitées en 1916 par les avions autrichiens.

Dans les derniers jours de 1917, furent bombardées avec acharnement les villes ouvertes et paisibles de Bassano, Mestre, Trévise, Montebelluna, Castelfranco, Padoue. Padoue ! la ville la plus inof-

fensive, la plus délicieusement endormie de ces grandes villes d'art du nord de l'Italie !...

Ces attaques révoltèrent l'opinion et provoquèrent une protestation de Benoit XV contre ce qu'il a qualifié de «fait contraire au droit international» (1). Notons, à Padoue, dans la nuit du 20 au 21 février 1917, 2 infirmières tuées ; à Trévise, les 5 et 6 février 1918, 8 tués et 10 blessés civils ; à Naples même, dans la nuit du 11 au 12 Mars, quelques victimes, surtout dans l'asile des Petites Sœurs des pauvres ; et enfin à Venise, dans la nuit du 21 Août 1918, 7 morts et 30 blessés.

En Angleterre : Quant aux bombardements allemands opérés en Angleterre sur les villes ouvertes et non défendues, et les campagnes sans organisation militaire, ils n'eurent manifestement qu'un but principal : terroriser la population civile. Commencés en janvier 1915, les raids se succédèrent à intervalles irréguliers pendant plus de trois ans jusqu'en mai 1918(2). Citons, parmi les plus meurtriers :

— celui d'un zeppelin au-dessus de Londres et de la côte orientale, le 13 octobre 1916 (56 tués 114 blessés) ;

— dans la nuit du 31 janvier 1916, autre raid

1. Dans une lettre à l'empereur d'Autriche, le Pape exprimait le desir de voir la guerre menée en accord avec le droit international et les principes d'humanité : il souhaitait de voir épargner les villes ouvertes et non défendues : les monuments historiques, les temples sacrés et particulièrement le sanctuaire de Lorette. Il protestait contre les bombardements de Bari. Venise, Rimini Trèves et de Notre-Dame de Paris.

2 Spaight, dans Aircraft in war, prévoyait déjà ces raids : « I can see nothing in international law to prevent an hostile air craft force from dropping bombs on Chelsea, Wellington, Albany or Knigtsbridge barracks, or on the clothing factory or depot at Pimlico, or on Enston, Kings cross, Waterloo, and other great railway termini... ».

(67 tués - 117 blessés. Parmi les victimes, 68 femmes et 8 enfants) dans les églises ou dans le «home» familial.

— en mars 1916, dans le comté de Kert 12 morts. 35 blessés. Le «London Times» du 2 juin 1916 donne les résultats de 44 raids au-dessus de l'Angleterre : 409 tués, 1005 blessés. Parmi les tués : 114 femmes et 73 enfants.

— le 5 septembre 1916, 13 dirigeables évoluèrent au-dessus de Londres et du Midland ; le 23 septembre 1916, 38 tués, 125 blessés, encore dans le Midland (London weekly Times — 29 septembre 1916).

— le 25 mai 1917, 76 tués et 174 blessés.

— le 13 juin eut lieu le raid le plus désastreux dans les quartiers de l'Est de Londres : 157 morts et 432 blessés, dont 122 femmes et 94 enfants (une vingtaine de bébés).

—le 7 juillet, Londres ; le 12 Août, Southend ; le 23 août, Essex ; le 1 octobre, Londres ; le 19 octobre les côtes française et anglaise ; le 28 jan-1918 encore Londres : (58 morts et 173 blessés) furent bombardés par gothas ou zeppelins.

Une statistique gouvernementale anglaise établit qu'à la date du 13 février 1918, le chiffre des victimes anglaises non-combattants, se montait à 1284 tués et 3105 blessés (New-York Times - 14 mars).

Nous n'insistons pas sur l'éloquence de cette sèche énumération de bombardements criminels.

b) atteintes aux non-combattants par bombardements aériens des villes défendues par des fortifications :

— Tirs systématiques sur les centres d'agglomérations ouvriers et bourgeois, sur les édifices non militaires, les hôpitaux, les églises, etc...

— notamment à Belfort, à Besançon, à Toul, à Dunkerque(1), à Calais(2), à Arras(3), et Lille(4), en Roumanie, à Bucarest, où le record des victimes civiles fut, parait-il atteint en mars 1917, avec le chiffre de 300 (Les travailleurs des champs eux-mêmes furent mitraillés).

— surtout à Paris, bombardé pour la première fois le 30 août 1914, puis en septembre et en octobre 1914, en mai 1915, en janvier 1916, en juillet 1917, en mars 1918 et les mois suivants (Cf. Figaro du 19 décembre 1918) — En tout, 746 projectiles, 266 tués et 603 blessés par avions et zeppelins, à Paris et en banlieue.

— Tirs systématiques sur l'ensemble de la cité, de nuit.

Notons, entre tant d'autres, le bombardement de Paris de la nuit du 30 au 31 janvier 1918. qui tua 50 personnes, en blessa 200 et atteignit plusieurs hôpitaux et plusieurs églises, dont Notre-Dame.

Le caractère aveugle de ces bombardements nocturnes prouve surabondamment l'intention criminelle d'atteindre la population paisible.

1. Du 28 octobre 1914 au 11 novembre 1918, Dunkerque fut bombardé 177 fois par avions (424 morts et 888 blessés).

2. Cf. Temps du 25-12-1918.

3. Cf. Communiqué français du 4 Juin 1916.

4. Cf. Débats du 20 Octobre 1918.

c) Faits de guerre aériens contraires à la loyauté

Selon les idées admises en 1914, la loyauté dans la guerre aérienne consistait à ne pas combattre en arborant le pavillon national, les insignes ou les cocardes de son adversaire et, à plus forte raison, en utilisant les avions ou dirigeables de l'ennemi, précédemment capturés, sans en modifier les couleurs.

Etant donnés les types bien définis des navires aériens utilisés par les armées de 1914-1918, ce point avait une grosse importance dans les combats aériens, reconnaissances et bombardements.

Nous ne parlerons pas des faits aériens déloyaux commis vis-à-vis des combattants : leur déloyauté peut être discutée et même, à la rigueur, être appelée ruse (1) ; nous retiendrons seulement ceux commis vis à vis des non-combattants; à une déloyauté indiscutable, ils joignent, en effet, une cruauté réprouvée par tous les peuples civilisés.

Il convient de les signaler surtout à propos des bombardemants de villes :

— des avions maquillés, aux couleurs françaises ou italiennes, ont lancé des bombes sur Vesoul, Lure (Hanotaux, Histoire de la guerre de 1914 tome III, p. 198), Vicence (Temps du 16 septembre

1. Remarquons, d'ailleurs, que, dans la guerre maritime, les navires peuvent circuler avec un faux pavillon, sauf à arborer leurs couleurs avant de combattre; cela a été admis, sauf par l'Institut de droit International dans son Manuel des lois de la guerre maritime voté à Oxford en 1913. Pour les avions collaborant à la guerre maritime, il en serait donc de même. Etant donné le caractère très spécial des combats aériens, nous estimons cette ruse déloyale et inadmissible. (Cf. plus loin, 3e partie).

1915), Plava (Temps du 13 novembre 1915) et Belfort (Temps du 28 mai 1915).

En janvier 1916, enfin, les Allemands se sont servis d'avions maquillés pour détruire les ballons d'observations anglais.

d) emploi de procédés barbares dans la guerre aérienne.

Les gaz et le poison ont été souvent employés par les Austro-Allemands contre les non-combattants aussi bien que contre les combattants.

Les bombes à l'acide prussique ont été lancées sur Vérone en septembre 1915, causant la mort par infection du professeur Secher et du sculpteur Attilio Spazzi (Cf. communiqué italien du 17 septembre 1915. Débats du 18 novembre 1915).

Un avion allemand a lancé sur Toul des ballons de caoutchouc de 15 pouces de diamètre remplis de gaz moutarde liquéfié, le 19 mars 1918 (Télégramme du correspondant de l'agence Reuter auprès de l'armée américaine. Cf. Débats du 22 mars 1918).

Les faits contraires à la déclaration de St-Pétersbourg, prohibant l'usage de projectiles d'un poids inférieur à 400 grammes, ne peuvent être retenus, cette Déclaration n'étant manifestement pas de taille à limiter dans la guerre aérienne le jet de projectiles reconnus depuis légitime par la majorité des auteurs.

e) Atteintes directes aux neutres.

— en Suisse :

A trois reprises, en 1915 et 1916, des aviateurs allemands jetèrent des bombes au-dessus du territoire de la Suisse, demeurée neutre : à la Chaux-de-Fonds le 17 octobre 1915 (1 enfant tué, 3 personnes blessées, quelques dégâts matériels).

— à Porrentruy le 21 septembre 1915 et le 31 mars 1916 (1).

— le 7 août 1917, deux aéroplanes allemands essayèrent de capturer un navire belge dans les eaux néerlandaises.

— le 7 octobre 1918, un avion allemand mitrailla près de Miecourt (Suisse) un ballon captif portant deux grands drapeaux suisses et deux croix fédérales peintes (2).

— en Hollande :

La Hollande, située sur la ligne la plus directe d'Allemagne en Belgique et d'Allemagne en Angleterre fut très souvent survolée par les zeppelins et les avions en cours de raids. De retour d'Angleterre, le L-19 fut canonné par les garde-côtes hollandaises et tomba à la mer (3).

1. Journal de Genève des 23-25-30 septembre 1915 ; des 19 et 21 octobre 1915 ; du 16 avril 1916.

2. Les aéronefs allemands survolèrent souvent le territoire suisse : en août 1916, les autorités suisses constataient que les avions allemands avaient violé la neutralité suisse 30 fois (Cf. énumér. dans Rolland R.I.D.P. 1916) p. 567, note.

3. Voir l'histoire de son naufrage dans Rolland R.I.D.P. 1916 et Garner International Law I, p. 475. — et voir page 209.

Le 12 avril 1915, un avion allemand survolant l'île de Walcheren fût abattu et les aviateurs internés (Le Temps 15 avril 1915).

En mai 1917, un avion allemand lança des bombes sur la ville de Zieriksee, tuant 3 personnes et causant d'importants dommages matériels ; malgré des protestations répétées(1) les bombardements se reproduisirent :

— le 18 août 1917, une escadrille volant au-dessus du territoire hollandais laissa tomber quelques bombes.

— en décembre 1917, 5 bombes furent jetées sur Goes par un zeppelin, endommageant quelques maisons et blessant un des habitants(2).

N.B. — Les simples passages d'avions et de zeppelins, de retour d'Angleterre, au-dessus des terres et des eaux hollandaises, furent si fréquents qu'ils ne peuvent être dénombrés (Cf. Rolland R.I.D.P. 1916, p. 573 et 574, note 6 ; et Garner, Int. Law. p. 474 I).

b) commis par les alliés.

a) atteintes aux non-combattants par bombardements aériens de villes ouvertes et non défendues situées sur le territoire austro-allemand.

1. Cf. Le livre orange hollandais : Recueil de diverses communications du Ministère des Affaires Etrangères aux Etats généraux, par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens p. 123, 125.

2. New-York Times, 24 décembre 1917, cité par Garner. International Law, I, p. 477).

Nous précisons dans ce titre «...sur le territoire austro-allemand» pour ne pas parler des bombardements exécutés par les aviateurs alliés sur les parties des territoires français, belge, russe ou serbe, occupés par l'ennemi ; ils pouvaient atteindre la population civile, mais légitimement, car la souveraineté de l'Etat sur les pays occupés ne disparaît pas du fait de l'occupation. La guerre terminée, il n'en pouvait résulter qu'un droit à indemnité pour les personnes frappées .Le Grand Quartier général allemand avait prétendu assimiler les bombardements allemands de villes françaises ouvertes et les bombardements alliés de villes françaises occupées : Vouziers, Charleville, Mézières, par exemple. Il est bien évident que si les premiers sont répréhensibles, les seconds ne peuvent être critiqués (Cf. Rolland. R.I.D.P. 1916).

Nous ne rappellerons donc que les bombardements opérés sur le territoire austro-allemand :

— celui de Sarrebrück (communiqué allemand du 10 août 1915).

— ceux de Karlsruhe en juin 1915 et le 22 juin 1916. Une trentaine d'obus furent lancés en 1915 contre le palais royal et la gare. La reine de Suède, ainsi que les enfants du prince Max de Bade se trouvaient dans le château grand-ducal, un des buts officiels du raid français. Dans la population civile il y eut 84 morts et blessés (note agence Wolf du 18-6-1915 reproduite par le Journal de Genève le 19-6-1915). En 1916, le château, la manufacture d'armes et la gare furent atteints par 130 projecti-

les ; il y eut des dégâts considérables (communiqué des 15-6-1915, Temps du 30-6-1916).

— ceux de Trèves et de Stuttgart en septembre 1915 par les Français et les Anglais (Journal de Genève du 15 juin 1915. Débats des 14 et 22 septembre 1915). Communiqué du 20 septembre 1915.

— celui de Fribourg-en-Brisgau, en janvier 1916 et avril 1917 (Cf. communiqué allemand du 31 janvier 1916). A vrai dire, ce bombardement n'eut pour but que la gare et les travaux militaires). et de Mülheim en juillet (communiqué français du 14 juillet 1916).

— celui de la nuit du 17 au 18 juillet, dans la Forêt Noire ; à Kandern, une femme fût tuée avec ses 4 enfants (selon le communiqué du Grand Quartier général allemand, du 20 juillet 1916).

— celui de Laybach, en février 1916, de Trieste le 30 juin par les Italiens.

— celui de Sofia, le 16 septembre 1916 (Débats du 19 septembre 1916).

— ceux de Francfort sur le Mein, en mars et août 1917.

—Trèves fût souvent bombardé : le 2 mai 1917, dans les nuits du 29 avril, du 3 juin, du 6 juillet, le 4 septembre, en octobre 1917, et en janvier 1918 (Cf. Débats du 4 mai 1917, 6 juin 1917, 9 juillet 1917 et 31 janvier 1918).

— Stuttgart, Coblence, Baden, Offenbourg, Cologne, Mannheim, Landau, Carlsruhe, Guis, Winningen, Ludwigshafen, Bruchsal, Heckenheim, Pirmasens, Heidelberg. Bonn, Mayence, furent l'objet

de bombardements de plus en plus fréquents en 1917 et 1918. Les plus meurtriers furent ceux de Coblentz le 11 mars 1918 (Débats du 15 mars 1918), de Mannheim (Débats des 31 janvier, 3 février, 24 et 26 mars 1918) et de Cologne le 19 mai 1918 (une centaine de morts et 200 blessés). (Cf. En outre, les Débats des 4 septembre, 4 octobre et 4 novembre 1917 ; 17 mai, 5 juin, 7, 14, 15, 26 et 27 août, 9, 14, octobre et 4 novembre 1918.

b) atteintes directes aux neutres.

Rappelons, pour mémoire, les prétendus bombardements de Wesel et de Nuremberg par des aviateurs français, en août 1914. Affirmés par M. de Schœn dans la déclaration de guerre du 3 août, par le chancelier de Bethmann-Hollweg, par le professeur von Wilamowitz Moellendorf, ils furent formellement démentis par M. Viviani, par le général commandant le 3e corps bavarois, et même par l'autorité municipale de Nuremberg(1).

Ce qui est exact, c'est l'extrême rareté des dommages causés aux neutres par les aviateurs alliés ; nos recherches très impartiales ne nous permettent de citer que les cas suivants :

— le 26 avril 1917, un aviateur français survola et bombarda par erreur la ville suisse de Porrentruy, endommageant quelques bâtiments et blessant trois personnes. Le gouvernement français présen-

1. Cité par le Dr Schwalbe dans un article du Deutsche medizinische Voschenschrift du 18 mai 1916. Cf. Le Temps du 18 juin 1916, et des 28 et 29 mai 1916).

ta aussitôt ses regrets et assura que l'aviateur serait puni (1).

— au mois d'août 1918, un avion anglais lança des explosifs sur la ville hollandaise de Zieriksee.

A la charge des Alliés, nous n'avons pas à signaler d'atteintes à l'humanité par le poison et à la loyauté par le maquillage d'aéronefs.

Tels sont les faits importants de guerre aérienne violant les principes fondamentaux énoncés plus haut. Neutres, non-combattants, blessés, églises, hôpitaux, musées, bibliothèques, furent donc atteints très fréquemment. Quelle justification en ont donné les adversaires en présence ? C'est ce que nous allons examiner.

B. — Justification de ces faits.

a) par les Alliés.

Avant d'étudier de près les essais de justification des Alliés et des Austro-Allemands, il convient de bien préciser un point important : de part et d'autre, les résultats des faits aériens ont été analogues, quoique d'importance fort inégale, comme en font foi tous les documents.

Ils ne diffèrent vraiment que par les méthodes employées.

1. A signaler :

a) le survol du territoire suisse, par des avions français et anglais allant attaquer les hangars à zeppelin de Friedrichshafen. Mr Churchill, à la Chambre des Communes, mit cette violation sur le compte d'une erreur facile à commettre aux grandes altitudes.

b) le combat aérien du 7 décembre 1917 entre Allemands et Alliés, au-dessus des environs de Bâle.

«Des deux côtés, on a causé des torts aux non-combattants ; mais ce résultat, les Austro-Allemands n'ont rien fait pour l'éviter. Autant qu'on peut juger les intentions par les faits et les paroles ils l'ont, dans une large mesure, cherché. Des Alliés, on ne peut rien dire de tel» (Rolland R.D.I.P. 1916, p. 544).

En un mot, les atteintes allemandes aux non-combattants n'ont pas été accidentelles, mais surtout volontaires, initiales, habituelles et systématiques, tandis que les atteintes alliées n'ont été qu'exceptionnelles.

Quelles ont été les bases des justifications alliées ?

Les Alliés peuvent prétendre, avec raison, que les atteintes au droit des gens commises par leurs aviateurs ont été le fait, soit d'erreurs causées par les circonstances atmosphériques (mauvais temps, brume(1), soit d'initiatives individuelles, rares d'ailleurs, et toujours désavouées. Les atteintes aux neutres ne s'expliquent pas autrement ; désaveux, excuses ou indemnités ont toujours démontré la bonne foi et l'innocence des autorités militaires.

Entre belligérants, jamais ces atteintes n'ont été commandées officiellement, sauf en cas de représailles.

Et ceci nous amène à exposer nettement la théorie traditionnelle des représailles, telle que la conçoivent les Alliés, et plus généralement tous les peuples civilisés, hormis l'Allemagne(2).

1 Bombardement de Porrentruy du 26 avril 1917. Cf. plus haut.

2. Cf. sur les represailles : Fauchille, Traité II, 1921, p. 26, Rolland R.D.I.P.

Théorie traditionnelle des représailles :

Nées avec les règles de valeur générale qui constituent les lois de la guerre, les représailles sont des mesures prises contre l'ennemi en vue de le contraindre au respect de ces lois. Elles se différencient des mesures de rétorsion par le caractère injuste de l'acte qui les provoque et constituent un moyen préventif de faire cesser à l'avenir certains abus dont on ne peut atteindre les auteurs directs.

En somme, «les représailles sont des actes, non pas contraires au droit, mais indépendants de ceux justifiés par l'état de guerre normal et qui, à la suite d'une violation des lois de la guerre par l'Etat ennemi, frappent cet Etat ou ses nationaux dans leur personne ou leurs biens, en vue de le contraindre au respect des lois de la guerre et d'en assurer l'observation dans l'avenir». (Le Fur — Des représailles en temps de guerre, 1919, p. 19).

Les représailles du temps de guerre sont une aggravation des lois ordinaires de la guerre : étant un moyen de coercition, elles doivent toujours conserver le caractère d'exception et n'être employées qu'en cas de nécessité, lorsqu'elle constituent la seule sanction efficace du droit de la guerre. Elles ne sont légitimes que lorsque néces-

1916 — De Wisscher R.I.D.P. 1917. p. 108. — Mérignhac et Lémonon. Le Droit des gens et la guerre de 1914-1918, tome I, 1921, p. 228 s qq. — Le Fur. Des représailles en temps de guerre.

saires et nécessaires que lorsqu'efficaces. «Telle est l'implacable nécessité qui gouverne la guerre que souvent il n'y a de ressource contre les excès que dans la guerre même, et que cette ressource consiste uniquement à opposer la violence» (Funck Brentano et Sorel, Précis, p. 294). Cette violence a pour but, soit de contraindre l'Etat à réparer le dommage causé par ses agissements illicites, soit à rentrer dans les voies régulières dont il s'est écarté ; elle n'est qu'un moyen de coercition, et non un châtiment, donc, le mode d'exercice et l'étendue des représailles ne doivent jamais dépasser le degré de l'infraction commise par l'ennemi» (art. 86 du Manuel d'Oxford — Cf. Annuaire de l'Institut de droit international, t. V, p. 174 — Manuel français du Droit international, 1re partie, chap. IV, p. 25 et suiv. — Instructions américaines, art. 27 et 28).

Quel est le fondement juridique des représailles ? Les représailles sont légitimes(1) parce que pratiquement nécessaires, parce que d'accord avec le sentiment de la justice, et parce que reconnues par la coutume internationale(2). Mais il y a grand intérêt à les réglementer pour en éviter les abus.

Les représailles sont, en certains cas, simple-

1. Cette légitimité a été critiquée par quelques auteurs qui considéraient les représailles comme contraires au droit, donc condamnables en soi, et comme susceptibles d'entrainer des abus.

2. L'article 82, in fine, du Manuel d'Oxford, les reconnait ainsi «...si la partie lésée juge le méfait assez grave pour qu'il soit urgent de rappeler l'ennemi au respect du droit, il ne lui reste d'autre ressource que d'user de représailles à son égard».

ment l'application de la théorie générale de la résolution des conventions pour inexécution par l'une des parties (art. 1184 c. civil ; art. 325 c. civ. allemand). Elles ne s'étendent pas seulement aux obligations conventionnelles, mais à toutes les règles coutumières qui constituent l'ensemble du droit international.

Comme en matière d'inexécution de conventions, tous les Etats civilisés s'inspirent de l'idée de consentement tacite : «ils se soumettent à la coutume internationale parce qu'ils comptent que les Etats avec lesquels ils entreront en rapports en feront autant» (Le Fur p. 27) — et s'y soumettent dans la mesure des autres Etats ; c'est ce qui commande la proportion des représailles.

L'Etat est souverain, l'Etat est indépendant, il n'a pas de juge. Il doit donc se faire justice lui-même, par le force, quand il ne peut le faire par un moyen pacifique. La résistance au mal est un hommage à la justice, elle est un droit : elle est même un devoir, car ne pas s'opposer au crime est s'en rendre complice.

Enfin les représailles se justifient par l'idée de legitime défense. L'article 328 du Code pénal reconnaît ce droit de justice privée entre particuliers ; a fortiori, entre Etats, qui n'ont pas de supérieur commun, lorsqu'il y a attaque injustifiée, lésion d'intérêts importants et impossibilité d'agir d'autre manière. «Le droit de légitime défense est, en effet, un droit naturel, c'est-à-dire fondé en raison et en équité, et applicable aussi bien en

droit international qu'en droit privé». (Le Fur).

La théorie traditionnelle des représailles est justifiée par l'étude de leur notion et de leur légitimité ; «de la combinaison de l'idée de réciprocité fondée à la fois sur la raison et sur l'existence d'un consentement tacite, avec celles de justice privée et de légitime défense, il résulte que les représailles apparaissent bien comme constituant un droit indiscutable pour l'Etat victime d'une agression injuste» (Le Fur, op. cit. p. 34).

L'application des représailles exige cependant certaines conditions de fait, de forme et de fond, et doit subir certaines limites :

a) conditions de fait.

Elles doivent être efficaces, c'est-à-dire de nature à faire cesser les faits répréhensibles, et ne pas être dangereuses en elles-mêmes et de nature, en présence des circonstances de fait, à se retourner contre le pays qui y recourt ; cela dans l'intérêt même de ce pays.

b) conditions de forme : (1)

Elles doivent être précédées d'une dénonciation du fait incriminé et d'une demande de réparation ; en effet, les représailles, consistant essentiellement dans un emploi de la force, ne sont légitimes que lorsque tout moyen pacifique a échoué. Les règles violées par l'un des belligérants délie les autres, par le fait même, en vertu du principe de résolution pour inexécution.

1. Selon les règles de l'Institut de droit international (Manuel d'Oxford) art. 85, 86 adoptées par tous avant la guerre.

Elles doivent être ordonnées par un chef responsable (chefs d'armée ou officiers généraux), car les représailles sont un acte de la puissance publique.

c) conditions de fond :

Elles doivent être proportionnées au préjudice injustement causé, sous peine de violer la morale et le droit, et doivent cesser en cas de réparation suffisante .

Elles doivent, enfin, respecter les règles de l'humanité, telles que nous les avons définies dens les premières pages de cette étude(1). Mais l'application de ce principe est délicate ; si les principes les plus fondamentaux du droit des gens ont été violés par l'un des belligérants, les autres belligérants peuvent-ils, par mesure de représailles, méconnaître, eux aussi, ces principes qu'ils veulent protéger ? Car transiger avec des principes leur supprime toute valeur. Théoriquement donc, aucun pays ne peut accomplir de tels actes. Mais, pratiquement, devra-t-il se mettre en état d'infériorité et nuire à la cause juste qu'il défend, en négligeant les armes qu'un adversaire sans scrupules ne craint pas d'employer ? Devra-t-il méconnaître l'idée de justice pour rester fidèle, malgré tout, à celle d'humalité ? Y a-t-il contradiction entre ces deux idées ?

Nous ne le croyons pas .Les représailles ont pour but d'empêcher le retour d'actes injustes par

1. Cf. Prem. Partie. Notions théoriques, p. 32.

des moyens regrettables, mais nécessaires. En cas d'attaque brusquée, le particulier a le droit de répondre par la violence, de même l'Etat, en cas d'injuste agression, peut employer les mêmes armes que son adversaire, si ce moyen est le seul capable de rétablir l'ordre violé. Dans chaque cas particulier, il faudrait donc démontrer la nécessité des représailles.

Nous nous bornerons à examiner si cette conception traditionnelle des représailles, nécessaires, utiles et commandées, a bien été celle des Alliés, au cours de leurs opérations aériennes répréhensibles en soi, parce que contraires aux principes fondamentaux du droit, mais légitimées par leur but.

Nous avons vu que ce nouveau moyen de guerre, les bombardements par avion, devaient être considérés comme licites, s'ils avaient un but militaire certain, et si les lois coutumières de la guerre, en matière de bombardement, étaient respectées.

On, il convient de remarquer en premier lieu, que, dans la plupart de leurs bombardements dits de représailles, les Alliés visèrent seulement les ouvrages stratégiques, gares, voies de garage, casernes, dépôts de musitions, usines, etc... (1).

Bien souvent, même, les aviateurs alliés se contentèrent de lancer des proclamations : à Sofia (2),

1. Le journal turc Vakil, réclamait des représailles en raison du bombardement de Constantinople par des aviateurs anglais et grecs dans les nuits du 25 au 26 et du 27 au 28 août 1918 ; or, les attaques avaient été uniquement dirigées contre les bases d'hydravions de Gallipoli, l'arsenal, les chantiers maritimes, l'aérodrome de Galata, le ministère de la Guerre et les casernes de Stamboul.

2. Les avions jetèrent des proclamations ainsi rédigées : « Habitants de Sofia,

à Vienne (patrouille d'Annunzio, le 9 août 1918), à Constantinople (août 1918).... Même dans l'exercice des représailles proprement dites les Alliés s'efforcèrent de rester fidèles au principe d'humanité.

D'ailleurs, avant de recourir à ces mesures, ils firent preuve d'une patience remarquable. Comme le prouvent les faits et les longues discussions soulevées au Parlement et dans les journaux français et anglais, les représailles n'ont été mises en œuvre qu'avec la plus grande prudence et à la dernière extrémité. C'est la nécessité qui a forcé les Alliés à rendre le mal pour le mal, et à appliquer, afin de venger l'assassinat des femmes et des enfants innocents, le vieux précepte : «œil pour œil, dent pour dent» (1).

La fréquence des raids allemands en Angleterre avait soulevé une grande partie de l'opinion publique : The Chronicle, The Saturday Review, The Telegraph, The Star, The Westminster Gazette, The Graphic et de nombreux meetings, réclamaient d'énergiques représailles. Mais, par respect pour les droits des innocents, de nombreuses personnalités

nos avions ont pour règle de conduite de ne bombarder que des établissements militaires et ceux servant à la défense nationale. Les zeppelins et les aéroplanes allemands lançent cependant des bombes sur Salonique et Bucarest, assassinant dans ces villes des vieillards, des femmes et des enfants. C'est une barbarie dont les allemands seuls sont capables. Des faits semblables, des crimes pareils appellent une vengeance. Habitants de Sofia, votre ville expie aujourd'hui les crimes de vos alliés. Si pareils crimes se renouvellent ils seront suivis de la même punition ».

1. Expressions employées par M. Bonar Law et Lord Rothermere, ministre de l'air.

préférèrent patienter encore ; parmi elles, nous pouvons citer : Viscount Bryce, Sir Edw. Clarke, Sir Edw. Grey, Lord Bryce, Professor Pollar, Lord Alverstone,

A la Chambre des Lords, le raid de représailles sur Fribourg, approuvé par Lord Curzon et Lord Milner, était condamné par les Lords Buchmaster, Salbourne, Loreburn, Parmoor et par l'archevêque de Canterbury (1).

En France, les mêmes scrupules et les mêmes débats retardèrent les représailles, dont l'application fut très discutée à la Chambre des Députés, notamment en mars 1918. Ce n'est qu'après plus de 45 raids allemands au-dessus de Paris, que le gouvernement en accepta l'idée. Il a fallu la répétition forcenée des attaques ennemies pour faire admettre par tous ce remède héroïque que sont les représailles.

Dès 1916, cet esprit modéré et longanime se révélait dans le communiqué officiel français du 15 juin, annonçant le bombardement aérien de Karlsruhe : « Notre longue abstention, disait-il, a suffi pour montrer au monde le degré de notre patience et notre désir d'éviter aux populations paisibles les horreurs de la guerre. Mais il est impossible, et il serait funeste, de laisser un ennemi sans scrupules multiplier ses attentats dans l'assurance de l'impunité. Dans l'avenir, notre conduite sera réglée sur celle de nos adversaires ; ils subiront les représailles dont ils nous imposent l'obligation ».

1. Cf. Garner. Intern. Law I. p. 490, 491, 492.

Dès lors, les bombardements répondirent sans trêve aux bombardements et aux torpillages. Karlsruhe, Stuttgart et Fribourg furent de tardives réponses à Scarborough, Whitby, Hartlepool, et aux innombrables raids allemands au-dessus des villes françaises et anglaises.

En février 1916, Laybach fut celle des bombardements antérieurs des villes ouvertes italiennes, et, le 30 juin suivant, Trieste paya pour Venise (Débats du 5 juillet 1917). Puis, ce furent Mülheim, pour Lunéville (communiqué français du 14 juillet 1916) ; dans la nuit du 16 au 17 mars 1917, Francfort sur le Mein, pour Bapaume pillé et incendié, et le 11 août 1917, pour Nancy.

Le 14 avril 1917, Fribourg en Brisgau fut bombardé par des avions français et anglais, en représailles des torpillages des navires hôpitaux britanniques. Un communiqué du 2 mai 1917 annonçait que des avions français avaient bombardé Trèves en représailles du bombardement de Châlons et d'Epernay par des avions allemands dans la nuit du 29 au 30 avril 1917(1).

Stuttgart, Coblentz, Francfort, Trèves encore, et les autres villes rhénanes (Cf. plus haut) furent bombardées dans le deuxième semestre de 1917 en riposte aux attaques aériennes sur Bar-le-Duc, Dunkerque, Châlons, Epernay, etc... En 1918, les bombardements se multiplièrent extraordinairement de part et d'autre, avec toujours le même motif : les représailles.

1. Cf. Mérignhac et Lémonon. Le droit des gens et la guerre de 1914-1918, tome I, p. 240.

Sur les fronts orientaux, il en fut de même : Sofia fut bombardé le 16 septembre 1916 par des avions français, en représailles des bombardements de Bucarest.

Ces représailles étaient efficaces : nous en avons pour preuve les pétitions des grandes villes rhénanes qui, en mars 1918, demandaient au gouvernement la cessation des bombardements aériens contre des villes ouvertes en raison des représailles dirigées contre les villes allemandes.

Les représailles exercées par les Alliés ont donc bien été des représailles, telles que les définit la théorie traditionnelle :

— ripostes(1) à des attaques barbares, précises, sans motifs, et constatées.

— ripostes commandées, proportionnées, humaines autant que possible, mais toujours justes, souvent efficaces.

Nous verrons comment les Austro-Allemands, eux, ont compris et appliqué les représailles aériennes.

b) Justification des Empires Centraux.

Devant le nombre accablant de faits de toute nature, commis par les Austro-Allemands au mépris de tous les droits les plus essentiels et les plus sacrés, il nous semble impossible pour eux d'essayer une justification basée sur les mêmes idées et formulée à l'aide des mêmes mots que les nôtres. Cette méthode conduirait à la mauvaise foi la plus impudente et au mensonge le plus cru. Pourtant, ils n'ont pas reculé devant eux, mais ils

1. Et non des faits originaires, comme l'étaient les prétendues représailles allemandas (cf. plus loin).

ont aussi changé la valeur des termes, établi un langage nouveau, construit d'insolentes théories, et, par ces moyens, établi un système de défense qu'il convient d'étudier jusque dans ses sources, pour mieux en montrer l'erreur et la nocivité.

A .— Nous avons examiné plus haut les graves atteintes aux neutres commises par les aviateurs allemands. Or, les différents pays neutres avaient, dès le début des hostilités, interdit aux aviateurs étrangers de survoler leur territoire ; la Suisse, par une note du 8 août 1914 (J.O. du 10 août 1914 — Temps du 20 août 1914) et par des Instructions militaires en date du 4 et du 10 août 1914 (Cf. leur texte dans Rolland, R.I.D.P., 1916, p. 566, note), et la Hollande par une déclaration officieuse publiée à la Haye à la fin de septembre 1915 (Temps du 26 septembre 1915). La légation de Suisse protesta énergiquement contre les violations de son territoire et en particulier contre le jet de bombes au-dessus de la Chaux-de-Fonds et de Porrentruy (Cf. Rolland notes p. 568 note 8, page 569 note 3). Le gouvernement impérial allemand exprima au Conseil fédéral ses plus vifs regrets et soutint, en septembre (Journal de Genève du 30 septembre 1915) et octobre 1915, comme en mars 1916, que la brume avait complétement désorienté les aviateurs : Porrentruy avait été pris par eux pour Belfort (Cf. comm. du 3 avril 1916 du Départ. politique fédéral). Les coupables devaient être punis et les dommages réparés.

Vis à vis de la Hollande, le gouvernement alle-

mand adopta la même méthode ; en réponse aux réclamations formulées à la Haye pour les faits cités plus haut, il manifesta ses regrets, mit les survols et les jets de bombes sur le compte d'erreurs dues au brouillard et à la violence des vents ; niant toujours et partout l'élément intentionnel, ce fut son excuse habituelle, très souvent jugée insuffisante par les divers gouvernements neutres (Cf. Livre orange hollandais p. 123, 125).

B. — Pour soutenir la légitimité des innombrables bombardements aériens des villes ouvertes et non défendues, dans lesquelles furent visés et atteints bâtiments historiques, artistiques, hospitaliers et centres de population civile, les Austro-Allemands nièrent leur intention de nuire aux non-combattants.

Ils prétendirent n'avoir attaqué que les villes défendues, mais ce terme n'a pas pour eux le même sens que pour les alliés.

A vrai dire, les diverses Conventions de la Haye n'ont pas précisé ce qu'il faut entendre par ces expressions «localités défendues» et «localités non défendues». Une ville défendue est-elle une ville pourvue de moyens de défense, c'est-à-dire une ville fortifiée ? est-elle simplement une ville qui se défend, en fait ? ou bien est-elle non seulement la ville fortifiée qui se défend, mais encore la ville fortifiée qui ne se défend pas et la ville ouverte qui se défend ? La ville non-défendue est-elle la ville qui, à la fois, n'est pas en état de se défendre et n'oppose, en fait, aucune résistance ?

L'opinion la plus logique est celle qui veut que soit ville défendue, et donc susceptible de bombardement, toute ville, fortifiée ou non, qui se défend en fait.

Que dit, à ce sujet, la Conférence de la Haye de 1907 ? Il semble que les nations, en interdisant le bombardement terrestre des villes non défendues, n'aient voulu épargner que les seules localités qui sont à la fois démunies de moyens de résistance et ne se défendent pas. C'est ce qui résulte des délibérations de la Déclaration de Bruxelles de 1874(1) et des articles 15 et 18 de cette Déclaration, devenus les articles 25, 26, 27 et 28 de la Convention de la Haye de 1899(2), reproduits sans discussion dans celle du 18 octobre 1907(3). Cet article 15 était ainsi conçu : «Les places fortes peuvent seules être assiégées. Des villes, agglomérations d'habitants ou villages ouverts qui ne sont pas défendus ne peuvent être ni attaqués, ni bombardés». Il est évident que par ces mots : «ouverts qui ne sont pas défendus», il faut entendre «non fortifiés, qui ne se défendent pas».

A contrario, pouvaient donc être bombardées les localités qui se défendent, ouvertes ou non, et les localités non ouvertes qui ne se défendent pas.

1. Conférence de Bruxelles de 1874. Actes, protocole I, séance du 27 juillet et protocole II, séance du 31 juillet.

2. Conférence internationale de la Haye, 18 mai, 29 juillet 1899. Actes et documents, première partie, p. 40.

3. Deuxième conférence internationale de la Haye, 15 juin, 18 oct. 1907. Article 25 du réglement annexé à la IVème Convention sur les lois et coutumes de la guerre sur terre. Actes et documents, tome III, p. 8, 19, 128 et suiv.

La Conférence de 1899, considérant que l'idée de ville ouverte se trouvait comprise dans l'expression «ville non défendue» ne laissa subsister dans son texte que cette dernière.

Au point de vue du bombardement naval, la Convention de 1907 adopte une solution différente ; par localité non défendue, elle comprend la localité qui ne se défend pas, qu'elle soit fortifiée ou non ;

Donc, aux termes de la IXe et de la IVe Convention de la Haye, les forces navales pourront bombarder, dans son ensemble, une ville fortifiée qui ne se défend pas, alors que les forces terrestres ne pourront le faire.

Cette distinction des Conférences de la Haye est illogique :

Le bombardement a pour but de permettre au belligérant de prendre rapidement possession d'une place qu'il ne peut réduire par un autre moyen. Si donc cette place, fortifiée ou non n'oppose pas de résistance réelle, tout bombardement est inutile. Sur terre comme sur mer, la seule solution logique est celle qu'a adopté l'Institut de Droit international, dans sa session d'Oxford en 1913 : les localités qui ne se défendent pas, fussent-elles non ouvertes ou fortifiées, ne doivent pas pouvoir être bombardées ; seules, doivent pouvoir l'être les localités, mêmes ouvertes ou non fortifiées, qui se défendent.

Mais quand peut-on dire qu'une place se défend ou ne se défend pas ?

Une place se défend quand, pour y pénétrer et

l'occuper, l'ennemi est exposé à une attaque de la part de ses moyens de défense ou de ses habitants. Même de simples préparatifs de défense autorisent les bombardements, qui sont justifiés chaque fois qu'il y a résistance. M. Fauchille(1) cite le cas d'une ville qui, pour résister aux troupes adverses, envoie des escadrilles d'avions jeter sur elles des projectiles ; cette ville pourra être soumise à un bombardement aérien, terrestre et maritime, pour faire cesser sa résistance.

C. — Quelle est la thèse allemande ?

Selon les Austro-Allemands, toute ville, en premier lieu, devrait être considérée comme défendue lorsque, même non fortifiée, même non pourvue de mitrailleuses et de canons anti-aériens, même n'offrant pas ou ne préparent pas de résistance, elle était occupée par des troupes(2). Ainsi, de l'avis allemand, les côtes anglaises étaient défendues parce qu'on y pouvait trouver des soldats, des baraquements, des batteries de campagne des dépôts de munitions ou des postes de T.S.F.(3).

Or, pour bien des points et des villes de la côte bombardée, cette affirmation était fausse : pour dire qu'un lieu est défendu, encore faudrait-il être sûr qu'y étaient installés, avant toute attaque, au moins des mitrailleuses et des canons contre avions. Ce qui n'était pas le cas pour la plupart des villes de l'arrière-front, sur lesquelles se sont acharnés les aviateurs allemands.

1. Cf. Fauchille. Le bombardement aérien R.D.I.P. t. XXIV, p. 59 note.
2. Kriegsbrauch im landkriege (Carpentier traduction, p. 43, 44).
3. Norddeutschs Allgemeine Zeitung, 4 janvier 1915.

Les communiqués officiels allemands et autrichiens(1) annonçant les raids aériens, parlent de «places d'importance militaire», des forteresses (festungen) de Nancy, de Paris(2), de Lunéville, de Londres(3) de Yarmouth, d'Ancône, de Milan, de Venise, de Mestre, etc...

Ils affirmèrent n'avoir visé que les ports d'étapes, fortifications, batteries, casernes, arsenaux, entreprises industrielles, gares, installations ferroviaires ; si les habitants ont été atteints, c'est uniquement par des ricochets regrettables et nullement intentionnels. Le comte Zeppelin soutenait que la population des côtes anglaises n'avait pas été visée, mais atteinte par des bombes lancées comme lest par des dirigeables poursuivis et obligés de prendre de la hauteur(4).

Allant plus loin, les Austro-Allemands allèrent jusqu'à prétendre que toute ville était défendue par le fait même de sa situation dans la zone des opérations militaires(5). Mais, qu'est-ce que

1. Voir en particulier ceux des 13, 17 juin, 4 juillet, 15 octobre 1915, 31 janvier, 17 février, 8 avril, 22 mai 1916.

Voir aussi les communiqués autrichiens des 11 décembre 1915, 13, 22 février, 12 mai, 12 juin et 12 août 1916.

2. Cf. communiqué allemand du 31 janvier 1916. Cf. plus loin.

3. Londres est-il une ville non défendue ? Cette question fut longuement discutée, Les colonel Jackson, professeur Holland, Sir Thomas Barclay, Phillimore, le baron Montagu de Beaulieu, déclarèrent que les allemands avaient le droit de bombarder Londres, et dirent que citer Londres comme ville non défendue était « absolute humbug » selon le mot du baron Montagu à la Chambre des Lords, le 26 juin 1917. (Cf. Spaight, Aircraft in war, p. 12 sqq.).

4. Le Temps, 11 février 1915, cité par Mérignhac et Lémonon, t. I, p. 645.

5. «En novembre 1918, au moment où l'Allemagne voyait sa défaite imminente,

cette zone ? Quelles en sont les limites ? et ne s'agrandit-elle pas, précisément, avec le rayon d'action des appareils aériens ?

Tant qu'il n'exista que deux formes de bombardement, le bombardement terrestre et le bombardement maritime, la distinction entre ville qui se défend et ville qui ne se défend pas, avait une importance très réelle (Cf. plus haut, page 94) ; lorsqu'il s'agit d'un bombardement aérien de localités situées loin de la ligne de feu, cette distinction n'a plus d'intérêt pratique, puisqu'il est incapable d'amener l'occupation de ces cités. Toute place quelconque doit pouvoir être bombardée par la voie des airs, mais seulement dans la mesure où ce bombardement annihilant une résistance, présentera vraiment une utilité militaire ; pouvaient donc seuls être visés au cours de la guerre de 1914-1918, les établissements, dépôts, ateliers, ouvrages militaires et navals, gares, ponts, édifices constituant le siège du gouvernement ou de ses repré-

le commandement craignant les conséquences des bombardements illicites, fit paraître, afin de donner le change à l'opinion, une note où il était dit qu'à plusieurs reprises le Gouvernement allemand avait proposé aux belligérants, par l'intermédiaire de la Suisse, de s'abstenir de part et d'autre, de toutes attaques aériennes en dehors de la zone des opérations, et que, malgré cela, les villes allemandes avaient été récemment bombardées. (Débats du 5 novembre 1918). Comme les opérations avaient lieu en France et en Belgique, il en serait résulté que nos villes ouvertes auraient continué à être bombardées, sans que nous pussions rendre la pareille à l'ennemi. Ce que les alliés avaient demandé vainement, c'était que les villes *ouvertes* dans la zone des opérations ou dehors restassent indemnes, suivant les principes de droit international ; et c'est ce que l'Allemagne refusa constamment, obligeant ainsi ses adversaires à des mesures de représailles. C'était, on le voit, toujours la même mauvaise foi, le même procédé d'équivoque, qui caractérise la manière allemande ». (Note de MM. Merignhac et Lémonon. Le Droit des gens et la guerre de 1914-1918, t. I. p. 243).

sentants, etc... Tel etait l'avis des auteurs anglais (1).

Et là réside la source du plus grand blâme que l'on puisse infliger aux Empires Centraux : non seulement leurs avions et dirigeables ne prenaient aucune précaution pour épargner la population civile, car, volant toujours à une grande hauteur, avec une extrême vitesse et souvent de nuit, ils frappaient au hasard, mais encore ils bombardaient sciemment les lieux d'habitation civile et les centres d'agglomération, notamment les églises et les marchés(2). Certains communiqués allemands l'ont d'ailleurs reconnu cyniquement, par exemple en ce qui concerne Londres et Paris(3). Le général commandant les forces aëronautiques allemandes avouait que les raids ne poursuivaient aucune opération militaire, ne visaient aucune forteresse, mais uniquement des représailles sur la ville de Paris (Gazette de Cologne, 17 mars 1918, cité par les Débats du 18 mai).

Le Docteur Ernest Müller-Meiningen, dans son ouvrage der Weltkrieg 1914-1915 und der Zuammenbruch des Völkerrechts (Berlin 1916) nie

1. Cf. Garner, t. I, p.468

2. A Vérone, la Place aux herbes, où se tient le marché, éloignée de tout bâtiment militaire, a été atteinte. Corriere della Serra (25 nov. 1915).

A Venise, quelques bombes sont tombées en plein centre de la ville. (Note Agence Stefani. Le Temps du 2 Novembre 1915.

De même à Lunéville, Temps du 8 septembre 1915. A Naples, nuit du 11 au 12 mars 1918, à Mestre, à Paris, etc...

3. Comm. du Chef de l'Amirauté allemande, du 14 octobre 1915. Communiqué allemand du 2 avril 1916, cités par Rolland, R.D.I.P. p. 542, 1916).

les excès, contraires au droit pénal et au droit des gens commis par les Allemands, d'après lui, les crimes ont été perpétrés par les alliés, et les raids allemands se justifient par les nécessités militaires et l'idée des représailles. Les Français, ajoute-t-il, ont mauvais caractère de se plaindre que «de temps en temps les aviateurs allemands visitent leur capitale et y déposent, un peu rudement, leurs cartes des visite».

Comment les Austro-Allemands comprennent-ils donc les représailles ?

Le Manuel français de droit international, à l'usage des officiers s'exprimait ainsi : «Les représailles sont un moyen extrême que la nécessité seule excuse ; il faut y apporter tout ce qui peut en diminuer la rigueur, en user avec tous les tempéraments que l'humanité suggère et que les circonstances comportent» (1).

Le Manuel de l'Etat-major allemand, de 1902, lui, disait ceci : «Qu'on n'entende point par droit de la guerre une loi écrite mise en vigueur par des traités internationaux, mais seulement des conventions ne reposant que sur la réciprocité et des restrictions à l'arbitrage que l'usage, la coutume, l'humanité et l'égoïsme bien entendu, ont élevées, mais dont l'observation n'est garantie par aucune sanction autre que la crainte des représailles». (Kriegsbrauch im Landkriege, traduction Carpentier, p. 5).

1. Bluntschli disait aussi « Le droit international, devenu plus humain, n'autorise exceptionnellement les représailles qu'en cas de nécessité absolue. Il est plus digne d'en faire usage aussi rarement possible ».

Pour eux, les représailles sont possibles lorsqu'il est de l'intérêt de l'armée d'y recourir et dans la mesure où elles peuvent lui être utiles.

Ils remplacent donc le critérium tiré de la notion de droit par «un critérium de fait tiré de leur intérêt subjectif, et, en définitive, de la force» (1). En conséquence, le haut commandement considère comme légitimes (si ce mot peut avoir un sens selon la conception allemande) les bombardements aériens dirigés sur les points et lieux fortifiés et les localités situées dans la zone d'opérations, en relations directes avec la guerre (2).

Certains même, tels que le général von Bernhardi, le comte Zeppelin (3), le professeur Müller-Meiningen (4) et de nombreux journaux (5), les considèrent comme «légitimes» quelle que soit la zone où ils sont exécutés, s'ils produisent un effet moral sur les populations. En somme, le véritable but de leurs raids aériens a été de jeter la terreur parmi les civils.

Comment s'étonner, dès lors, des bombardements inhumains des côtes anglaises, des hôpitaux, et des

1 Le Fur. Des représailles, p. 35.

2. Cf. La note de l'agence Wolf du 19 juin 1915, à propos du bombardement de Karlsruhe, dans Rolland R D.I P 1916 p. 544 — et le communiqué du G.Q G. allemand du 20 juillet 1916, sur les bombardements de la Forêt Noire, cf. Rolland, id. p. 550.

3. Cf. Le Temps du 25 mars 1916.

4 « Les allemands, dit-il dans son Zusammenbruch des Volkerreckts, ne sont pas répréhensibles d'avoir tué femmes et enfants, car un aviateur ne peut calculer l'endroit exact sur lequel il a l'intention de frapper son coup. C'est d'accord avec les tragiques circonstances de la guerre que la encore l'innocent doit souffrir pour le coupable ».

5 Les Dernières nouvelles de Munich, le Berliner Tageblatt, le Deutsche Tageszeitung, le Tag qui reproduisait en février 1915 ces mots d'un leader du Centre catholique allemand : « Pas de sentimentalité. Semons, à l'aide de nos dirigeables, la terreur et la mort parmi les populations britanniques »,

villes paisibles de France, de Belgique et d'Italie ? Ce sont plutôt leurs essais de justification selon les règles de droit reconnues par les Alliés qui devraient nous surprendre.

La condition essentielle des représailles, nous l'avons vu, est l'existence d'un acte injuste commis préalablement par l'adversaire. Aucune offense préalable n'ayant été constatée à la charge des Alliés les Allemands n'ont jamais hésité à en inventer de toutes pièces. Partout où il s'est agi de villes non défendues, le prétexte des représailles leur a été d'un grand secours(1) : «les bombardements effectués en Angleterre devaient être considérés comme des actes de représailles(2) pour les attaques aériennes de la ville non fortifiée de Fribourg, le 9 décembre 1914, de l'île non fortifiée de Longeoog le 25 décembre 1914 (Norddeutsche Allgem. Zeitung 22 janvier 1915), pour le bombardement sans avis des villes non défendues de Dar-es-Salaam en Turquie, de Victoria et de Swakopmund, dans le sud-ouest africain, et de certaines villes de la côte belge (exposé Bethmann-Holweg à la Presse, 25 janvier 1915) pour l'incident du Baralong (Livre blanc allemand) (3) et pour les tentatives alliées de réduire l'Allemagne) un blocus de plus en plus serré. Or, ces bombardements alliés ne sont rien moins que prouvés. L'eussent-

1. Cf. Journal de Genève. Note allemande, 19 juin 1915.

2. A noter que ces bombardements n'ont jamais été présentés dans les communiqués officiels allemands comme des mesures de représailles.

3. Une dépêche Reuter, publiée par le Journal de Genève, du 20 août 1916, met à néant ce prétexte.

ils été, ils n'étaient pas d'importance à légitimer les attaques allemandes le long des côtes anglaises, telles qu'elles se sont produites.

Venise est bombardé dans la nuit du 24 au 25 octobre 1915, représailles pour le raid italien sur Trieste.

Paris est bombardé dans les dernières nuits de janvier 1916 : représailles, encore et toujours(1).

Et cela nous montre bien le danger des représailles qui provoquent les contre-représailles, qui font boule de neige ; et l'avalanche ébranlée ne connaît plus de frein .

Adressé à un ennemi qui n'a de respect que pour la force brutale, et qui n'a foi que dans ses armes, l'avertissement ferme n'obtient pour réponse que la violence ; à la violence succède la brutalité, puis la cruauté. Les abus répondent aux abus, et fatalement la guerre dégénère en une lutte barbare, indigne de la pensée humaine.

Constatons, cependant, les différences incontestables des méthodes employées par les adversaires en présence dans l'application des représailles aériennes :

1 . — Les bombardements alliés ont bien été, à la différence de ceux des Austro-Allemands qui furent des faits originaires, des bombardements de représailles ; ils ont toujours été des ripostes à des actes précis de nos ennemis que rien n'avait motivé.

1. Communiqué allemand du 31 janvier 1916 : « En représailles au jet de bombes par des aviateurs français sur la ville de Fribourg, ouverte et en dehors du théâtre des opérations, nos dirigeables ont attaqué les deux dernières nuits la forteresse de Paris, apparemment avec succès «.

2. — Ces ripostes n'ont été exécutées qu'après protestations, à la dernière extrémité, et dans la mesure admissible quand ont été atteints les édifices non militaires ou la population civile, donc avec espoir d'efficacité.

Les Austro-Allemands au contraire, ont effectué leurs bombardements sans nécessité et sans mesure (1). Leurs représailles n'ont été que les ripostes injustifiées et cruelles de représailles légitimes et mesurées.

Nous ne pouvons étudier les justifications présentées par les Austro-Allemands pour chacun de leurs raids aériens ; très souvent d'ailleurs, ils n'essayèrent même pas de le faire. Qu'ils nient ouvertement ou non toute morale ou tout droit, leur seul but est de prouver que la loi de la force subsiste seule.

Selon Liszt, l'Etat menacé dans ses intérêts vitaux possède un droit de conservation (Selbsterhaltungsrecht) incontestable, qui lui permet de se protéger par la violation des intérêts juridiques des autres Etats.

La conservation de la personnalité de l'Etat est pour lui une obligation absolue, dit Kohler.

Cette idée est exacte, en effet, si le droit de chacun trouve sa limite dans le droit des autres Etats souverains.

Il en est de même du droit de nécessité : à la

1 Sans efficacité aussi : parce qu'ils étaient sans aucune proportion avec les prétendues attaques alliées, et parce qu'ils appelaient nécessairement des contre-représailles. Ainsi l'avaient bien compris les villes rhénanes qui protestèrent contre les raids allemands.

suite de Hegel, les juristes allemands contemporains ont soutenu cette formule : Nécessité fait loi. A leurs yeux, la nécessité n'est pas une situation soustraite à l'empire du droit, elle est une véritable source de droit. Là où l'école de droit naturel disait avec Fichte(1) que le «Not hat kein Gesetz» n'était d'une déplorable exception à l'application des règles du droit, ils proclament la soumission des principes juridiques eux-mêmes aux impulsions violentes de l'ordre naturel.

L'existence d'un acte injuste, contraire à une règle du droit international positif est à la fois à la base du droit de la légitime défense et du droit de représailles. Cet élément disparaît dans l'état de nécessité. La théorie de l'état de nécessité n'est que la mise en œuvre de la doctrine du droit fondamental et absolu de la conservation des Etats ; droit de conservation, droit de nécessité, les deux termes apparaissent presque toujours comme interchangeables.

Selon le droit pénal français et italien, la nécessité n'est pas une cause de droit, mais seulement une cause de justification, de non-imputabilité(2) de l'acte délictueux commis.

Pour les Allemands, au contraire, le droit de nécessité prend naissance dans l'appréciation subjective par l'intéressé du fait que la défense de ses intérêts est en jeu ; ce fait seul lui donne le droit d'infliger les pires dommages à qui que ce soit.

1. Grundlagen des Naturrechts, tome III. p. 253.

2. Cf. Ch. de Visscher R.D.I.P. 1917, p. 108.

La raison ou nécessité de guerre (Kriegsräson - Kriegsnotwendigkeit) est l'application des exigences de la théorie de la nécessité à une fin déterminée, qui est la défaite de l'ennemi. A la maxime de la raison d'Etat : «Salus populi suprema lex» correspond la formule de la raison de guerre : «Omnia licere quæ necessaria sunt ad finem belli» C'est ce que dit Lueder, qui fonde le droit des représailles sur cette maxime «Kriegsräson geht vor Kriegsbrauch» (La raison de guerre passe avant les usages de la guerre). Après avoir constaté la cruauté des pratiques de guerre allemandes, il serait plus exact de dire que pour eux «Kriegsräson geht vor Kriegsrecht (...avant le droit de la guerre).

Les auteurs allemands ont eu le tort de confondre les nécessités de la guerre, notion d'ordre objectif et impersonnel, à laquelle le droit de la guerre (Les Conventions de la Haye) a fait sa part légitime — et la Kriegsräson, fin propre à un belligérant, conception d'ordre subjectif et de caractère extrajuridique.

La systématisation de la théorie de nécessité tentée par l'école allemande contemporaine est, en somme, le travestissement des princines fondamentaux du droit ; elle a été caractérisée par Gierke dans les termes suivants : «...Cette tendance menace dans ses fondements l'idée même du droit. Celui-ci tend à s'absorber quant à son contenu dans la notion d'utilité et quant à son action dans la notion de la force» (1).

1. Otto Gierke Johannes Althusius und die Entwicklung der naturrechtlichen Staatstheorien. Breslau 1902, p. 317. cité par Ch. de Wisscher R.D.I.P. 1917, p. 108.

Cette substitution de la force au droit constitue vraiment un droit spécial allemand : pour les Allemands, le droit n'est tel que lorsqu'il est conforme à leurs intérêts : atteintes aux droits des neutres, bombardements de cités paisibles, méthodes de guerre déloyale et barbares, tout leur est permis puisque servant leurs intérêts. Méprisant l'humanité tout entière et son jugement, sûrs de la faiblesse de sa mémoire(1) orgueilleux de leur force, les Allemands n'ont respecté ni leur propre signature, ni les droits les plus fondamentaux ; ils ont mené la guerre dans le crime et le mensonge ; et, s'ils ont essayé, au cours de la lutte, se sentant moins certains de la rapidité de leur victoire, de légitimer leurs actes selon les règles de droit reconnues en 1914 par tout le monde civilisé, ils ont cependant, surtout au début de la campagne, jeté insolemment à la face de l'univers l'exposé brutal des principes égoïstes et intransigeants qui commandaient leurs forfaits.

Thèse allemande de la guerre.

C'est dans la philosophie allemande, depuis Fichte, qu'il faut rechercher les bases du pangermanisme actuel et du culte de la force teutonne.

Quel est le rôle de l'esprit dans le monde ? Telle est la question fondamentale que posait la philosophie allemande, et à laquelle Leibnitz, Kant, et

1. A un Belge courageux lui reprochant ses crimes et lui parlant du jugement de l'histoire, un officier allemand répondait : « L'histoire !... c'est nous qui l'écrivons ».

tous les philosophes répondaient : « L'esprit doit triompher, malgré tous les obstacles, sinon l'accomplissement du devoir serait impossible. L'ordre moral de l'univers consiste toujours à réaliser les conditions de ce triomphe de la raison, car il n'y a pas de force réelle sans principe vital immatériel. La puissance appartient donc à la vie intérieure et la pensée ; et toutes les forces éparses dans le monde appartiendront à la pensée métaphysique assez « maîtresse » pour les attirer à elle et les discipliner. Ce rôle est dévolu à la pensée allemande ; car, seul, le peuple allemand, par ses formes de droit, par son existence nationale, y est préparé » (1). Le devenir entier de l'histoire et du monde serait dénué de signification sans le triomphe du peuple allemand. Il usera, s'il le juge bon, de tous les moyens de prévaloir matériellement. Il dominera, s'il le faut, par des guerres animées de son esprit. Il ne se laissera pas influencer par des considérations d'équilibre ou d'équité qui ne seraient de mise qu'entre nations égales en droit, mais qui ne sauraient lier un peuple de maîtres envers les races inférieures (2). L'héritage de la nation allemande est celui que réclame sans défaillance sa mission divine. Le pangermanisme philosophique est une doctrine de prédestination,

1. Cf. Ch. Andler. Les origines philosophiques du pangermanisme (Revue de Mét. et de Morale, 1916. p 689, 695.

2. Nietzsche disait : « Herrenvalker und Hordenvœlker » — peuple de maîtres et peuples-troupeaux. Voir aussi la « Philosophie de la guerre, d'après Clausewitz » par le général Palat. 1921 (Lavauzelle).

donc une doctrine religieuse, fanatique, exclusive et autoritaire.

Fichte s'exprimait ainsi : «Le peuple allemand, privilégié dans sa pensée, doit être privilégié dans sa destinée matérielle. Son avénement a été tardif, mais il a la signification d'une époque nouvelle dans l'histoire humaine». Le peuple allemand a le droit de se constituer en Etat national, et il est fondé à y employer la force. L'Allemagne unifiée sera le moyeu de la liberté européenne; «en raison de sa position géographique, elle pourra imposer la paix aux autres nations» (Staatslehre (1813) VII, 571); nous lisons bien : cette paix, cette liberté germanique nous sera imposée ; car il n'y a pas de parole, pas de traité, pas de «paix honorable», dit Fichte, qui vaille la garantie de la force. «Entre les Etats, il n'y a ni loi, ni droit, si ce n'est le droit du plus fort(1)».

En somme, d'après Fichte, le peuple métaphysiquement prédestiné a le droit moral de réaliser sa destinée par tous les moyens de l'astuce et de la force.

Hegel dit de même : «S'il y a litige pour le dehors, pas d'arbitrage, l'Etat est force et il n'est que force». (2). La guerre, pour lui, est éternelle,

1. Uber Machiavelli : « In einem (des Fürsten) Verhaltniss zu andern Staaten giebt es weder Gesetz noch Recht, ausser dem Rechte der Staerkeren. (Nach gelassem Werke, t. III, 427 cité par Andler, op. cit).

2. Pour les Allemands, en effet, l'Etat est puissance absolue et ses droits vont jusqu'à la limite de sa force ; dès lors l'Etat fort a tous les droits, mais l'Etat faible n'en a aucun; la guerre, moyen le plus sûr pour un Etat de manifester sa puissance, est non seulement légitime, mais nécessaire, et doit être conduite de manière à en assurer la sécurité et le développement ; l'Etat ne peut engager sa volonté d'une façon définitive pour l'avenir ;

est morale, elle est une manifestation de la raison, elle est une façon nécessaire d'affirmer le droit, par la seule méthode dont un Etat dispose, et le crime serait, pour lui, de n'en pas user. La guerre empêche l'immobilité des institutions et de la vie ; ce qu'on sacrifie par la guerre est du relatif, au regard de la victiore, par laquelle un peuple dure ; et Hegel rêve un Etat allemand sous un seul souverain, commandant à des forces militaires unifiées, toutes les populations allemandes pétries en une masse unique par la poigne d'un puissant conquérant, par le «Thésée allemand» (1) qui se souviendra que l'intelligence est suspecte si elle n'est justifiée par la force.

Dans toute la philosophie allemande, nous retrouvons les mêmes idées : une onction providentielle assure la vertu du sang, de la race, de la vigueur allemandes, disent les catholiques Goerres et Friedrich Schlegel . L'initiation divîne promet à la race germanique victorieuse la suprématie de sa civilisation. Son heure est venue ; et c'est une heure qui durera des milliers d'années.

Ces thèses ont imprégné toute la science contemporaine allemande ; nous les reconnaissons chez

sa souveraineté comporte seulement les limitations qu'il consent lui-même et dans la mesure où il continue de les vouloir

D'où il s'ensuit :

la suppression arbitraire des petits Etats ;

la nécessité et la conduite arbitraire de la guerre ; la violation systématique des traites ;

ce qui sape les fondements mêmes du droit international.

(La Conception allemande de l'Etat, par E Bouvier, 1917).

1. Fichte disait aussi : « Also her einen Zwingherrn zur Deutschheit ». (Staatlehre 1813 — W — VII, 565).

les historiens, les juristes, les géographes, les économistes, les anthropologistes ; la force, disciplinée par une intelligence, leur apparaît à tous comme le symbole, l'expression du droit. Le succès est très souvent le signe incontestable d'une supériorité réelle, il est à qui sait le mériter : Hegel disait : «La guerre ne saurait être un mal. Ses conséquences n'ont rien d'arbitraire et la victoire d'un peuple est la preuve irrécusable de son droit» (1). Et Nietzsche précise : «Vous dites que c'est la bonne cause qui sanctifie la guerre ? Je vous dis : c'est la bonne guerre qui sanctifie toutes choses» (2).

L'Etat, force suprême, est au-dessus du droit ; c'est encore dans Hegel que se trouve l'origine de cette formule de Treitschke : «L'Etat est ce qu'il y a de plus haut dans la Société humaine ; au-dessous de lui, il n'y a rien absolument dans l'histoire du monde (Politik)» (2). Par essence, donc, il est force. Staat est Macht ; car il cesse d'être «ce qu'il y a de plus haut» si une force plus grande peut le dominer. L'Etat, écrit Nietzsche est «l'immoralité organisée à l'intérieur comme volonté de puissance, de guerre, de conquête, de vengeance». Comme l'Etat, la guerre est un absolu. Rien ne compte devant elle, ni le droit invoqué par l'adversaire, ni sa souffrance. La guerre ne se déroule pas suivant des procédés conventionnels, où persisterait encore la volonté commune des adversaires ;

1. Cf. R. M. et M. 1916 — Andler, page 678.
2. Cf. Ruyssen De la guerre au droit, page 155.

elle se crée à elle-même sa règle, dans la mesure où celle-ci sert à sa fin, qui est de briser la volonté de l'ennemi.

Cet Etat absolu, cet Etat parfait, est l'Etat allemand moderne, qui a pour matière la «race élue», la race des dolicocéphales blonds. «C'est sur nos épaules, écrit le chimiste Ostwald, que repose le sort futur de la culture en Europe». «Nous sommes moralement et intellectuellement supérieurs à tous : hors pair... Nous voulons poursuivre notre œuvre civilisatrice» dit aussi Adolf Lasson(1).

La guerre, dont le but est la victoire allemande, doit donc employer les moyens nécessaires(2) à l'écrasement rapide de l'adversaire(3). Pas de ménagements, pas de fausse sensibilité. «C'est dans un esprit de moralité supérieure que l'Allemagne a recours à la cruauté». Clausewitz écrivait : «On ne saurait introduire dans la philosophie de la guerre un principe de modération, sans commettre une absurdité» et Bismarck proclamait : Là où la puissance de la Prusse est en question, je ne connais pas de loi». «Vous ne devez laisser aux populations que vous traversez que leurs yeux pour pleurer. Dans tous les cas, notre principe directeur est de rendre la guerre si terrible aux populations

1. Cf. Ruyssen. De la guerre au droit (Alcan) p. 152 et suiv. — E. Boutroux. L'Allemagne et la guerre, p. 16 (dans la Revue des Deux Mondes) (15 octobre 1914). — Hermann Rosemeier — Lettre ouverte d'un Allemand exilé au peuple français (Berger-Levrault).

2. Sur le sens attaché par les Allemands au mot « nécessité » voir plus haut.

3. Dans toute action militaire, l'idée déterminante doit toujours être l'idée d'anéantissement. Anéantir le plus d'ennemis possible, c'est-à-dire les rendre inoffensifs, telle doit être la fin que l'action se propose ; par là, on lui confère le caractère extrême qui correspond à la nature de la guerre ». (La guerre d'aujourd'hui, Bernh. II.).

civiles qu'elles-mêmes supplient en faveur de la paix». Et le chancelier recommandait, en 1870, les bombardements à portée psychologique. (1)

Professeurs, journalistes et théoriciens militaires ont infusé ces idées dans tous les esprits et toutes les consciences ; les cerveaux en sont pétris, et les formules lapidaires telles que «Gott mit uns... Deutschland über alles..., etc..,» ont mis dans le cœur de tout Allemand une foi indéracinable dans l'avenir glorieux de sa patrie(2).

Puisque «le terrorisme devient un principe militairement nécessaire lorsque la guerre nationale a éclaté» (général Hartmann)(3) comment s'étonner des atrocités commises cyniquement par les Allemands lors de l'invasion de la Belgique et du nord de la France. Des armes nouvelles (sous-marins, dirigeables, avions) apparaissent ; tout naturellement elles sont employées selon les mêmes méthodes de barbarie. Et la nation allemande tout entière approuve et stimule ses soldats. Nous en trouvons l'expression dans tous les journaux de la guerre : Le Koelnische Zeitung, la Vossische Zeitung (Cf. Le Temps, 3-2-1916) etc... Le Taeglische Rundschau, de Berlin, dit : «A l'heure actuelle, la loi suprême qui commande notre amour du pro-

1. Voir de multiples citations du même genre dans Daniel Bellet « Neutralité teutonne. Jugés par eux-mêmes » — Voir J. Flach : « Le droit de la force et la force du droit ». — G. Blondel : « La doctrine pangermaniste ».

2. Dans les reponsabilités de la guerre. il ne faut pas séparer la nation du Kaiser et ces chefs militaires. Le peuple allemand tout entier a voulu la guerre, d'accord avec ses dirigeants.

3. Cf. Dr. G. Le Bon. Enseignement psych. de la Guerre Européenne Paris 1916, p. 273, 274, 292.

chain, est : Faites tout ce qui peut amener pour l'Allemagne une fin prochaine et victorieuse de cette guerre. C'est pourquoi nous avons bonne conscience quand nos dirigeables partent pour leurs raids, et conscience d'autant meilleure que ces vols sont fréquents et leurs effets destructifs plus grands» (Cf. Clunet, 1916, p. 385 et suiv.) (1). Même en 1918, après 4 ans de guerre, l'Essener Volkszeitung expose les mêmes idées : «Les ministres ennemis s'efforcent par tous les moyens de fortifier le moral de leurs peuples, c'est-à-dire de maintenir leur esprit guerrier et leur volonté de vaincre pour rendre possible la prolongation de la guerre. Notre désir à nous est de l'abréger. A cet effet nous entendons exercer sur le moral de l'ennemi une influence contraire. Nous essayerons de faire revenir nos adversaires à de meilleurs sentiments. Or, les bombardements aériens sont précisément un moyen propre à atteindre ce but. Ils favorisent le mouvement pacifiste.

C'est pourquoi nous ne pouvons qu'être satisfaits du succès de nos raids de bombardement. Nous ne nous laisserons pas intimider par les discours hypocrites qui ont pour thème «la cruauté allemande» et «ses victimes innocentes». Il ne nous reste plus qu'à conquérir par tous les moyens en notre pouvoir cette paix qu'on nous refuse» (1).

Qui veut la victoire n'a pas de plus sûr moyen

1. Le général Bernhardi préconise l'emploi de gaz empoisonnés pour obtenir par le bombardement des avions des résultats d'une rare intensité. « La guerre d'aujourd'hui, Trad. t II, p. 148.

2. « Essener Volkszeitung, 15 mars 1918 — Clunet 1919, p. 622.

de l'obtenir que de l'affirmer lui-même en toute circonstance, aux dépens de tout adversaire, combattant ou non-combattant. Cette présomption de la victoire, sans laquelle une armée est d'avance à demi vaincue, constitue à son profit une manière de droit de la guerre. (Ruyssen) (1).

Aussi les appétits brutaux et la rage sadique des officiers et soldats s'en donnent-ils à cœur joie ; c'est leur devoir d'ailleurs ; voici ce que déclarait un aviateur allemand fait prisonnier sur la Piave (Journal des Débats, 21 mars 1918 Agence Havas) :

« Nous ne savons pas et nous n'essayons pas même de savoir où se trouvent les commandements ennemis et les dépôts de munitions quand nous bombardons une ville et ses habitants que nous voulons frapper et détruire. C'est uniquement comme cela qu'il nous sera possible d'avoir raison de la résistance ennemie ; ainsi lorsque nous bombardons Padoue, Paris ou Londres, les objectifs militaires n'ont pour nous qu'une importance secondaire. Il est regrettable pour nous que Milan et Rome soint trop éloignés de nos bases, sans cela elles recevraient aussi nos visites.

On nous appelle des barbares ; c'est que l'on ne sait pas en faire autant. Ce n'est pas notre faute si entre les victimes il y a toujours des femmes et des enfants ; qu'ils se donnent la peine de chercher un meilleur abri, sans cela tant pis pour eux ».

1. Ruyssen. De la guerre au droit (Alcan, 1920)

Le mot célèbre de Tacite : « Proprium est generis humani odisse quem laeseris » est le seul commentaire digne de cette déclaration.

Les faits aériens contraires au droit des gens n'ont donc pas été, pour les Austro-Allemands des actes improvisés, mais les applications raisonnées de principes orgueilleux. Une implacable logique unit les idées et les actes allemands.

Si la guerre de 1914-1918 a présenté les caractères barbares d'une lutte mondiale, divisant tous les peuples civilisés en deux camps hostiles, pour décider « au nom de quelle conception du droit, sous le couvert de quelle philosophie l'humanité s'organiserait désormais » (Ruyssen) (1), nous devons en accuser l'esprit philosophique allemand, qui impliquait la souveraineté absolue de l'Etat et toutes ses conséquences.

L'idéalisme de Fichte, le mysticisme de Jahn, ont causé, d'une manière lointaine, mais directe, le martyre des bébés belges aux mains tranchées. Admirable logique, mais logique inhumaine, logique de machine.

La thèse allemande, mettant le droit là où il y a une force capable d'assurer le respect (2) ruine toute idée de justice, de droit moral, et donc de civilisation (3).

1. Ruyssen. De la guerre au Droit, page 39.

2. Macht geht vor Recht.

3. La civilisation, en effet, ne consiste pas dans les progrès scientifiques (aviation, téléphonie, T.S.F...) mais dans l'application de la raison à la vie pratique et au règlement des relations des hommes entre eux.

Voir l'article de Ch. Richet : « Qu'est-ce que la civilisation? » dans la Revue des Deux-Mondes du 15 mars 1923. — Pour Richet, la civilisation consiste dans la Science et la Justice ; oui, pourvu que la Science soit au service de la Justice.

De l'ensemble de ces faits et de ces doctrines, il résulte que les Alliés ont dû recourir, malgré eux, à des procédés de guerre qu'ils avaient condamnés dans des conventions officielles et que leur conscience de civilisés continuait à réprouver. Les théories allemandes étant sans scrupules, ont dominé la guerre et l'ont rendue totale, absolue et universelle

III. — Influence de ses faits sur le droit de la guerre :

A) Caractères de la Guerre de 1914-1918 mis en relief par la guerre aérienne.

Jusqu'à la déclaration de guerre, avec la civilisation et l'évolution démocratique, semblait augmenter la valeur de l'individu(1). Or, du jour au lendemain, dès le 4 août 1914, la vie individuelle perdit son importance. Seul, le groupe, la société nationale fut digne d'intérêt, et, comme dans les cités antiques, le plus haut principe de sacrifice fut la patrie. Une seule règle se substitua à toutes les autres : « Est légitime et louable, tout acte servant le pays » (2).

1. A tort, d'ailleurs, car le culte exagéré de l'individu nuit à la Société ; les droits de l'individu, les Droits de l'homme doivent le céder aux droits de la famille, véritable cellule de la Société. Les religions qui professent le dogme de l'immortalité, le catholicisme en particulier, peuvent seules concilier les droits de l'individu et ceux du groupe.

2. Cf. Guerre et Morale, par Parodi. Revue métaphysique et morale 1916, p. 397 sqq.

Les principes suivant lesquels on avait cru pouvoir concilier l'état de guerre avec une certaine moralité subsistante se ramenaient, en somme, à :

— la distinction entre combattants et non-combattants ;

— à l'acceptation d'une lutte loyale, de laquelle certains moyens sont proscrits, et qui se serait proposé pour but unique de mettre l'adversaire hors de combat et non de le faire souffrir sans utilité.

Ces principes ont été bien atteints par la guerre de 1914-1918, d'une part par la mise en pratique des doctrines de guerre allemandes, négation réfléchie, acceptée, de toute moralité, d'autre part, par les ripostes des Alliés, qui sont difficilement restés dans les limites du droit qu'ils voulaient respecter tel qu'il était établi.

a) la distinction des combattants et des non-combattants.

Cette distinction, base des accords internationaux d'avant-guerre, a perdu beaucoup de sa netteté.

Avec le régime des grandes armées nationales, qui n'est pas combattant ? ceux qui ne portent pas aujourd'hui l'uniforme le porteront peut-être demain. Les adolescents, les ajournés, les réformés, constituent une sorte de réserve guerrière, dans laquelle les lois puiseront les soldats nécessaires (1)

Bien plus, tous les hommes valides ayant été

1. La France, par exemple, a mobilisé un homme pour 6 habitants.

arrachés de leurs occupations habituelles et portant les armes, toute la vie économique du pays n'a plus qu'un régulateur : la guerre. « On produit pour alimenter la guerre, pour nourrir ceux qui la font ou ceux qui aident à la faire ; on abandonne à la consommation privée tout juste l'indispensable ou ce que la guerre n'exige pas absolument ». Il se produit une véritable mobilisation industrielle, nécessaire à la mobilisation militaire. Les ouvriers combattent à leur façon dans l'usine, comme les soldats sur le front. « La femme française tourne, éprouve et charge des obus qui répondront aux obus tournés, éprouvés et chargés par des femmes allemandes » (1).

Bien plus encore, tous ceux qui, à l'arrière, entretiennent la vie du pays et remplacent les combattants dans une fonction quelconque et qui, ainsi, les nourissent comme les autres les armes, tous ceux-là ne jouent-ils pas en réalité leur rôle dans la lutte et ne seront-ils pas pour quelque chose dans le résultat final ? » (Parodi) (2) : la charrue française ou anglaise fait front à la charrue allemande ou hongroise, puisqu'il faut, de part et d'autre, du pain pour « tenir » (Ruyssen) (3). Mobilisation intellectuelle, même : les conférences, les tracts, les subventions et les communications à la presse, tout est mis en œuvre pour maintenir

1. Cf. Ruyssen. De la guerre au droit, p. 11 et suiv. Cf. Parodi. Guerre et morale. R. M. et M. 1916, p. 396, 422.

2. Parodi. op. cit. p. 405.

3. Ruyssen. De la guerre au droit, 1920, page 11 et 12.

dans les intelligences la confiance en la victoire. Le temps est loin où Frédéric II pouvait dire : « Il ne faut pas que le civil s'aperçoive de la guerre ». C'est bien la guerre intégrale, absolue, comme la voulait Clausewitz, c'est-à-dire la mise en commun, pour la victoire, de toutes les énergies d'un peuple, pratiquée dans toute sa rigueur par tous les belligérants .

Qui donc n'est pas combattant ?

Dès la déclaration de guerre, des mesures spéciales sont prises contre les étrangers qui sont expédiés dans les camps de concentration ; — sur le théâtre même des opérations, les vieillards, les femmes, les enfants, qui peuvent être des indicateurs, sont considérés comme des prisonniers de droit commun ; — que reste-t-il alors du respect de la liberté individuelle ?

La pratique des réquisitions, le pillage inévitable (où le plus scrupuleux est peut-être le plus naïf) ne sont-ils pas des moyens légitimes de tendre à la victoire en affaiblissant l'adversaire ? Que reste-t-il alors du respect de la propriété privée ?

Mais qui donc n'est pas combattant ? puisque tous veulent la victoire, la victoire rapide, et y contribuent.

b) l'acceptation d'une lutte loyale : (1)

Cette loyauté est rendue bien difficile dans la pratique ; l'art de la guerre ne vise, en effet, qu'à tromper ou surprendre l'adversaire et à l'écraser sous des forces ou des armements supé-

1. Consulter Parodi, R. M. et M. 1916.

rieurs ; il ne peut s'appuyer que sur toute une organisation de renseignements secrets et d'espionnage. Que dire de l'avion qui, sous les couleurs de l'ennemi, cherche à photographier ses travaux de défense ? Que dire de celui qui va déposer des espions dans un coin de campagne désert et revient plus tard les chercher, à jour et à heures convenues ?

Les conventions internationales ont formellement interdit l'emploi de certaines armes jugées inutilement cruelles, mais pourquoi celles-là plutôt que d'autres, sinon parce qu'elles semblaient alors inefficaces. Si, au cours de la lutte, elles deviennent efficaces, il est bien certain qu'elles seront employées aussitôt. D'ailleurs, quel est le critère assez précis et assez indiscutable qui puisse permettre de distinguer les armes trop cruelles à interdire, des armes moins cruelles à tolérer ? (1).

En dépit de tous les juristes, la science n'a-t-elle pas toujours cherché des armes nouvelles et plus efficaces encore, et chaque honnête homme n'a-t-il pas rêvé d'un engin si terrible qu'il assurerait, d'un coup, la victoire immédiate et définitive ?

De plus, il faut bien constater que dans une guerre longue, les blessés ont le temps de guérir

1. Les Allemands l'ont soutenu avec raison (Semi official statement issued at Berlin. June 26 1915, cité par Garner. International Law, p. 275, I).

« It is really difficult to see what fundamental difference there can be between the application in war of the watery element an that of gaseous element. Anyone, who has once seen the living pictures of the hell provided by a rain of shells, hand grenades, subterranean mines and aerial bombs upon a bit of trench, will certainly not regard slowly approaching clouds of smoke as a more inhumane method of warfare ».

et de reparaître au front ; ne vaudrait-il donc pas mieux causer à ses adversaires des blessures plus difficiles à guérir, et donc plus terribles ?

Les prisonniers eux-mêmes ne sont-ils pas dans une guerre totale, fort embarrassants, au combat d'abord, parce qu'exigeant des troupes de garde, à l'arrière ensuite, par les soins et les vivres qu'ils nécessitent ?

Que deviennent, devant ces réalités inéluctables de la guerre, les principes de loyauté et d'humanité péniblement établis dans le calme serein des conférences ?

Il nous reste à étudier le dernier des caractères très spéciaux de la dernière guerre : l'extension illimitée des mesures de représailles, qui constituent la régression morale la plus flagrante et la plus inévitable ; il suffit, en effet, que l'un des adversaires emploie systématiquement un procédé de guerre interdit ou criminel pour en légitimer l'emploi par les autres, qui n'ont pas le droit de se montrer chevaleresques au prix du sang de leurs concitoyens ou de leurs soldats. Dès lors, tous sont engagés par la vis sans fin de cet engrenage monstrueux.

Monstrueux, car la responsabilité collective se substitue bon gré mal gré à la responsabilité individuelle. L'armée et la nation sont conçues comme étroitement solidaires, et pratiquement l'on admet que l'innocent peut payer légitimement pour le coupable(1).

1. Le traître qui parle ne sera-t-il pas épargné, de préférence à l'homme loyal et patriote qui se tait ?

Nous avons tenu à bien mettre en relief les trois caractères essentiels de la lutte récente (obscurcissement de la notion de non-combattant — de la notion de loyauté et d'humanité — et extension des pratiques de représailles), parce que l'aviation, parmi les moyens de combat nouveaux (torpilleurs, sous-marins, mines flottantes, canons à très longue portée, nappes de gaz, etc..) est celui qui a le plus puissamment contribué à les lui donner.

C'est par l'aviation surtout, que les Alliés ont été obligés de faire des concessions à la conception allemande de la guerre. C'est par elle qu'a été démontré clairement la nécessité d'établir un nouveau corps de lois pour répondre aux situations qui se sont révélées d'une manière si frappante pour la première fois (1); il n'y a rien dans aucune des conventions ou déclarations internationales qui traite de la conduite de la guerre par engins aériens, et, naturellement, il n'existe aucun système de droit coutumier réglant leur emploi. Il n'y a pas non plus dans les conventions ou la coutume des règles qui déterminent les droits et les devoirs des différents appareils belligérants vis à vis des neutres, ou qui définissent les obligations des neutres en ce qui concerne le traitement des appareils belligérants qui circulent dans leurs zones aériennes. Puisqu'il n'existait pas de règles de droit international sur ce sujet, chaque belligérant ou chaque neutre adopta la politique que lui

1. Cf. Garner. La Reconstitution du droit international. R.D.I.P. 1921 sept. oct. — Garner, Intern. Law, tome I, chap. XIX. — Fauchille. Traité de droit international public, 1921, II, p. 599, 633 et p. 761 et suiv. 796 sqq.

dictaient ses propres intérêts ou ses notions du devoir, (cons. Garner, Int. Law.) et, très logiquement, ce fut la politique la plus dénuée de scrupules qui commanda toutes les autres (1). Bien des esprits, déconcertés par ce mépris des lois de la guerre, ont été jusqu'à prétendre que le droit de la guerre était une chimère : à leurs yeux, le brigandage est la conséquence de la guerre et toutes les horreurs dont on a accusé l'Allemagne avec pleine raison, en sont le cortège inévitable (2)

Mais les violations les plus multipliées du droit prouvent-elles quelque chose contre le droit lui-même ? La notion du juste et de l'injuste est si profondément enracinée chez les belligérants que tous veulent se persuader et persuader les autres qu'ils se sont conformés au droit ou qu'ils ne s'en sont écartés que d'une façon honorable (Cf. plus haut). Ce besoin d'avoir le beau rôle, de se réclamer des principes de justice impersonnelle est encore un témoignage en faveur de la forme des idées morales soutenant une gageure désespérée contre les faits (3).

1. Ici encore, le jeu des représailles, qui n'est réglé par aucune convention ou déclaration internationale, en est un exemple digne de remarque.

2. A. Rolin. Les fossoyeurs du droit de la guerre : p. 131, R.D.I.P. 1919. — Cf. de Louter. La Crise du droit international R.D.I.P. tome 26, 1919 p. 761 ; « L'illusion d'un droit de la guerre, caressée pendant des siècles, devenue plus vivace depuis 40 années, et semblant être devenue en grande partie réalisé par les deux conférences de la Paix, s'en est allée en fumée ». — Alvarez. Le Droit international de l'avenir (Washington).

3. Justement parce que chaque nation prétend avoir le bon droit pour elle, nous ne pouvons plus admettre qu'elles aient toutes raison, c'est-à-dire pas plus les unes que les autres (Parodi, op. cit. p. 424). La vérité est une.

La seule guerre légitime est celle qui est soutenue en faveur du droit, de la justice et véritablement de la paix, celle qui est, au fond, une guerre à l'esprit de guerre(1). « La conception allemande peut être, dès lors, plus exactement jugée : sans doute un esprit rigoureux y peut sembler naturellement entraîné par la logique. mais c'est le cas de reconnaître une certaine supériorité à la conscience spontanée sur la logique. A partir de prémisses fausses, ou mauvaises, en effet, plus on raisonne serré, plus on est assuré de tirer des conclusions ou fausses ou mauvaises : le «bon sens», au contraire, au détriment de la rigueur systématique, atténue ou évite parfois les erreurs trop manifestes, les pratiques trop odieuses. Les règles du droit des gens, l'esprit chevaleresque dans le combat, ne sont autre chose que l'intuition de ce qu'il y a de perversité foncière dans le fait initial de la guerre elle-même, que l'on éprouve le besoin de corriger, en y introduisant le plus possible l'esprit moral et juridique, — l'esprit de l'état de paix. En déduisant de leurs prémisses d'agression et de violence des pratiques de violence universelle et sans frein, les Allemands ont raison si l'on veut, mais ce sera leur honte éternelle de n'avoir pas rougi d'avoir raison ainsi, de n'avoir pas reculé devant la hideur des conséquences, de les avoir adoptées sans horreur avec

1. C'est ce que disait déjà Grotius, nommé à juste titre le Père du droit international. Et pourtant il écrivait au milieu des abominations de la guerre de Trente ans qui contribuèrent d'ailleurs au succès de son livre « De jure belli ac pacis ». De l'excès du mal naît parfois le bien.

les prémisses même qui les engendraient et qu'elles devraient suffire à faire condamner ». (Parodi op. cit. p. 417, 418). Le droit de la guerre est né de la protestation de la conscience humaine, adoucie et sourdement consciente de son unité, contre les horreurs du champ de bataille (Ruyssen) (1).

B) Caractères identiques de la guerre de demain.

« Tant qu'il y aura des hommes, groupés en Etat, il y aura des conflits d'intérêt, et la solution de ceux-ci, même avec l'assistance d'une Société des Nations fortement organisée, n'excluera pas nécessairement l'emploi de la force » (Fauchille, R.D.I.P., 1919, p. 408).

Comme M. Fauchille, nous sommes convaincus qu'il y aura toujours des guerres (2). Peut-être seront-elles plus rares (3), mais certainement elles

1. Cons. Ruyssen. De la guerre au droit, 1920.

2. C'est aussi l'avis du général von Bernhardi, qui écrivait en 1912 : « Aucun tribunal d'arbitrage ne sera capable d'éviter ou d'aplanir des conflits qui reposent, sur des rivalités nationales profondes, économiques et politiques, et qu'il est d'autre part, impossible de changer à notre avantage par l'art diplomatique, le partage de la terre, tel qu'il est établi aujourd'hui. Si nous voulons obtenir pour notre nation la place qui lui convient dans le monde, il faut nous confier à notre glaive, renoncer à toute utopie pacifiste efféminée et regarder avec fermeté les dangers qui nous entourent ». (Bernhardi, op. cit. Introduction I. XXIII).

3. « La signification politique de la guerre a subi une transformation complète. Comme toutes les classes de la population y participent et comme chaque famille s'impose un sacifice personnel, il est devenu impossible d'engager une guerre pour des raisons frivoles ou des intérêts dynastiques. Seul, l'intérêt vital d'un peuple peut et doit être défendu par la guerre. En outre, les conditions actuelles rendent extraordinairement difficile de déclarer la guerre, parce que cette guerre atteint profondément les intérêts de tous les citoyens » (Bernhardi, I.).

seront plus terribles .La guerre mondiale de 1914-1918 n'a été qu'une «guerre d'expériences des découvertes faites récemment par la science» (Fauchille, id.) et la future guerre d' «application» est peut-être très proche..

La fausse République allemande n'a rien perdu de son orgueil, de son impérialisme, de son esprit militaire, et de ses conceptions philosophiques (souveraineté absolue, nécessité...). Bien plus, le traité de Versailles a fait naître chez tous les allemands l'idée de revanche ; dès que l'Allemagne se jugera de nouveau assez forte, elle voudra reconquérir tous ces territoires «germains» qui lui ont été enlevés : Pologne, Silésie, Alsace-Lorraine.. et mettre la main sur ceux qu'elle juge nécessaires à son existence (Riga..) Les énormes générations qui montent sont élevées dans cet esprit (1) ; tous les moyens jugées «utiles» seront employées pour qu'enfin se réalise l'hégémonie allemande, attendue par tous. Nous nous retrouverons devant la même mauvaise foi, le même mépris des traités, ces «chiffons de papier» ; depuis novembre 1918, que de preuves n'avons-nous pas de l'orgueil invaincu de l'Allemagne ? viol des conditions de l'armistice, des clauses du traité de paix, propagande de «bolchevisme» à l'étranger, tout nous avertit que la

1. Cf. La préparation à la guerre dans les Universités allemandes, par le Lieutenant-Colonel Thomasson, dans la Revue de la Semaine 24-2-22 : « Il faut que nous mettions dans l'esprit de notre jeunesse cette idée que la guerre présente sera nécessairement suivie d'une autre série de guerres, jusqu'à ce que l'Allemagne obtienne la place à laquelle elle a droit. (Prof. Ed. Meyer, recteur de l'Université de Berlin).

guerre de demain sera de par l'Allemagne une guerre sauvage, sans merci et sans lois.

Envisager les moyens préconisés pour prévenir ce cataclysme mondial (désarmement — Société des Nations...) est en dehors des cadres de cette étude.

Après avoir étudié rapidement les quelques faits aériens de guerre qui ont motivé les règles de droit, prudemment établies avant 1914, nous avons constaté à quel point ces règles spéciales, et les principes supérieurs dont elles dérivaient, avaient été inobservées ; nous avons trouvé les raisons de ces violations habituelles dans les caractères très particuliers de la dernière guerre, eux-mêmes nés des rêves dominateurs de l'esprit philosophique et militaire allemand.

Etant donné, d'une part, les faits acquis(1) et les progrès de la science aéronautique, d'autre part, la persistance des rêves allemands, il est hors de doute que l'aviation sera une des armes essentielles de la prochaine guerre.

Or, les nouvelles conditions de la guerre moderne ont rendu nécessaire la modification des principes, non pas dans leur esprit, mais dans l'interprétation de leurs termes. La discrétion fondamentale des combattants et des non-combattants doit toujours subsister ; aucun engin ne doit être employé, s'il ne peut l'être qu'en entraînant néces-

1. La question de la légitimité de la guerre aérienne ne peut plus être discutée. Qu'on le veuille ou non, l'avion est entré dans les mœurs de guerre d'une manière definitive et son rôle ne fera que grandir.

sairement la destruction de la vie de non-combattants innocents et le viol des lois d'humanité, car ces règles sont universelles et éternelles dans leur application. Seuls un isolement absolu ou une lutte sauvage et ininterrompue pourraient se passer d'un droit même élémentaire. Mais les termes de ces règles devront être redéfinis en tenant compte des conditions suivant lesquelles elles auront à être appliquées dans les prochains conflits et des défauts et imperfections révélés par la dernière guerre(1). Dès 1916, M. Rolland, très judicieusement, observait que bon nombre de civils dits «non-combattants» étaient «dans la même situation que les hommes composant dans les armées les services auxiliaires, vis à vis desquels l'emploi de la violence est certainement permis». Il remarquait déjà que la guerre, en se prolongeant, devenait de plus en plus une guerre de matériel d'artillerie et de munitions(2).

Dans l'avenir, il en sera certainement de même : devront être considérés comme légitimement ex-

1. Cf. les 3 phases du droit des gens, par Van Vollenhoven 1919, p. 90, 91 sqq.

2. Cf. Rolland R.D.I.P. 1916, p. 554, 555. Nous croyons utile de citer le texte de M. Rolland dont les dernières années de guerre ont vérifié la finesse d'observation : « Il est impossible que les belligérants renoncent à atteindre, en quelque lieu que ce soit, et même très à l'arrière du front, les points où s'élaborent les mouvements, où se concentrent les réserves, s'instruisent les recrues et se confectionne le matériel. Dans les guerres anciennes, ces points restaient indemnes parce qu'il n'y avait pas moyen de les joindre. La navigation aérienne a changé cela. C'est un fait qu'il faut savoir accepter. La distinction de la zone de combat, du front et de l'arrière a perdu une partie de son importance. Ou plutôt, l'arrière c'est en réalité ce que les avions et les dirigeables ennemis ne peuvent survoler, à raison de la trop grande distance »,

posés à la violence, non seulement les adultes revêtus de l'uniforme militaire, mais aussi les civils, adultes, femmes ou enfants, «combattants auxiliaires», coopérant à la production ou au transport du matériel militaire. Indépendamment de leur situation sur le territoire, pourront donc être atteints le personnel (et le matériel) des usines de guerre, des chemins de fer, des ports, des canaux (écluses), des mines, etc...» — «Tous les points ayant une importance quelconque pour la préparation militaire de l'adversaire pourront être bombardés(1) (Rolland R.D.I.P. 1916, p. 555 du moment qu'il existe des chances raisonnables de les atteindre»; les propriétés privées et les non-combattants (c'est-à-dire les femmes, les enfants, les vieillards, les ministres du culte, les gens de lettres et autres personnes vivant pratiquement en dehors de la guerre) courront le risque d'en souffrir, mais ce risque est inévitable et ne peut être supprimé; d'ailleurs, il est permis de prévoir dans les bombardements futurs une précision de plus en plus grande, tendant à le diminuer considérablement (Cf. plus loin).

Les Conventions de Genève, de 1864 et de 1906, ratifiées par presque tous les Etats du monde, protègent et font respecter par les belligérants les hôpitaux, ambulances, formations mobiles, établissements fixes du service de santé (art. 6) et leur personnel (art. 9), munis d'un signe distinc-

1. Voir plus loin art. 2 et 3 des conclusions de l' « Aviation Committee » à Buenos-Ayres.

tif (art. 18 et suiv.) (1) — elles ont été inspirées par de profonds sentiments d'humanité qu'il n'est pas possible d'abdiquer ; leur esprit devra toujours être observé, mais il est nécessaire de compléter et de mettre au point certains articles qui ne peuvent s'accorder avec les exigences de la guerre aérienne. Nous examinerons plus spécialement cette question dans le chapitre traitant de l'aviation sanitaire (Cf. plus loin).

Il sera nécessaire de refaire aussi l'étude des procédés de guerre barbares (comportant l'emploi de la force) et déloyaux (ne comportant pas l'emploi de la force) ; ils ont été prohibés par de nombreuses déclarations (2) parce que causant des maux inutiles.

Mais cette appréciation de barbarie et de déloyauté varie essentiellement avec les lieux et les époques ; il semble bien que la guerre aérienne étant admise, bien des projectiles et bien des ruses de guerre interdits jusqu'ici devront être tolérés ; pour plus de précision à ce sujet, nous renvoyons à notre étude des bombardements et à celle de l'aviation dans la guerre maritime.

De l'avis de bien des juristes, toutes ces notions devront être revivifiées selon les leçons de la guerre mondiale de 1914-1918, pour avoir

1. Croix-Rouge sur fond blanc. Pour la Turquie, la Perse et le Siam, Croissant, Lion et Soleil rouges.

2. Cf. Mérignhac et Lémonon. Le droit des gens et la guerre de 1914-1918, tome I, p. 140.

quelque chance d'être respectées au cours de la prochaine lutte, tout au moins pour rendre sans excuses les atteintes des belligérants.

Plus particulièrement, le droit coutumier de la guerre aérienne n'existe pas(1) ; mais, de même que chez l'individu, un seul acte violent suffit parfois pour déchaîner une habitude, de même, dans la société internationale, l'explosion violente et sans frein des faits aériens a créé des mœurs et un esprit de guerre qu'il est urgent de discipliner par le droit.

Toutes les «conventions», toutes les «déclarations», doivent répondre à la réalité des faits ; pour être vivantes, elles doivent s'inspirer des expériences et des idées des peuples qu'elles prétendent lier ; sinon, elles resteront lettre morte. Sans doute, lors de la guerre prochaine, nous nous retrouverons face à l'Allemagne, dont la mentalité n'a pas changé ; très certainement toutes les règles aériennes qui peuvent être établies, reconnues et ratifiées, seront traitées de chiffons de papier, violées par elle et finalement négligées par tous les belligérants. Mais, bien qu'imposant les procédés de lutte, la conscience allemande n'est pas la conscience du monde civilisé. Le droit ne doit pas abdiquer. Tout ne peut être permis ; pour l'honneur de ce qui est humain, la loi morale de la guerre doit avoir d'autre sanction que la crainte des représailles (Cf. Carpentier p. 3) — la con-

1. Cf. Piccioti. Some notes on air-warfare, 1915.

duite de la guerre aérienne sans cesse soumise aux influences de ces deux pôles d'attraction : les nécessités de guerre et les principes généraux dominant le droit de la guerre, oscille nécessairement, suivant les époques et les lieux, de l'un à l'autre. Mais elle ne devra jamais obéir entièrement à l'une de ces influences, échappant ainsi à l'autre. De par sa nature (qui est la violence), la guerre ne peut être uniquement commandée par des principes (abstraits) d'humanité et de loyauté(1). De par son but (qui est la victoire) elle ne peut l'être davantage par des pratiques de cruauté prétendues nécessaires par les Empires Centraux. Actuellement, l'esprit général des peuples tend à mettre en valeur l'importance dans la guerre de ce principe de nécessité. Or, la seule vraie nécessité (Cf. plus haut, théories sur nécessité,...) consiste à atteindre la victoire par les moyens les plus rapides et les plus efficaces. Les chefs militaires et intellectuels allemands ont cru forcer la victoire par l'emploi de la terreur et le mépris de toute règle de droit. C'est là une profonde erreur psychologique(2) fréquente chez les Germains. La guerre de 1914-1918 a prouvé que la barbarie prolongeait la lutte au lieu de l'abréger ; bien loin de l'intimider, elle révolte,

1. Ex. : la Convention de Trujillo, du 26-11-1820 entre la Colombie et l'Espagne, dont le souci était de (art. II) régulariser la guerre pour l'humaniser.

2. Les Germains, aveuglés par leur orgueil, sont totalement dépourvus de ce don de compréhension de la mentalité étrangère, que les Latins et spécialement les Italiens possèdent à un si haut dégré.

par ses excès même, toute la nation, lui révèle à elle-même son unité, exalte le sentiment de sa dignité, électrise tous les esprits, bande toutes les volontés, en coordonne les efforts, la force à mettre en œuvre toutes ses ressources pour résister jusqu'à l'épuisement à des ennemis qu'elle sait d'implacables bourreaux.

«En frappant les non-combattants, on répand l'effroi, mais si des procédés de terreur peuvent produire quelque effet quand ils s'adressent à une ville qu'on veut occuper et dont on poursuit la reddition, ils ne sauraient avoir la même influence sur le sort du pays lui-même. Ce n'est pas parce qu'une certaine étendue de côtes aura été dévastée, parce qu'une ou plusieurs villes auront été détruites, parce que quelques centaines d'habitants auront été les victimes des bombes, que la guerre cessera pour faire place à la paix. Bien loin de décider de la paix, ces blessures cruelles et non pas mortelles, en exaspérant les populations par leur cruauté même, contribueront plutôt à prolonger la lutte et à la rendre de plus en plus terrible. L'intérêt militaire est donc ici hors de cause». (Fauchille R.D.I.P. 1917, p. 58).

Même au point de vue pratique, la guerre ne peut donc abandonner tout principe de droit.

Comment et jusqu'à quel point pouvons-nous prévoir l'adaptation des principes fondamentaux du droit de la guerre à la future guerre aérienne ? C'est ce qu'il nous reste à examiner.

TROISIÈME PARTIE

LA GUERRE AÉRIENNE DE DEMAIN ET SES RÈGLES DE DROIT D'APRÈS LES PRINCIPES FONDAMENTAUX ET LES LEÇONS DE 1914-1918

I) Notions préliminaires :

De 1914 à 1919, l'effort de tous les Etats, dans le domaine de l'aéronautique, fût uniquement militaire, et la guerre fit faire à l'aviation de rapides progrès.

A l'heure actuelle, toutes les activités sont employées à rechercher la solution pratique de l'aviation commerciale. Les salons aéronautiques de ces quatre dernières années nous le prouvent. Chez tous les grands peuples civilisés, nous assistons à un développement considérable et continu de l'aviation commerciale.

A) Développement de l'aviation commerciale :(1)

L'aviation commerciale est l'aviation dont le but est le transport de passagers, de la poste et de marchandises dans les meilleures conditions de sécurité, de commodité, de vitesse et de prix. La marque la plus nette du transit aérien est son caractère hautement international ; il est donc un remarquable instrument d'expansion économique, et présente un grand intérêt national. Dès 1919, la France l'a compris, et, grâce à ses primes et subventions, des liaisons rapides et directes sont aujourd'hui assurées avec Londres, Bruxelles, Amsterdam, Lausanne, Prague, Varsovie, Vienne, Budapest ; avec le Maroc à travers l'Espagne : demain avec Belgrade, Bucarest et Constantinople, qu'une autre ligne aérienne gagnera par Marseille, l'Italie et la Grèce. A l'heure actuelle, Stockholm, Kœnigsberg et Memel, Santander, Casablanca et Moscou sont touchés par des lignes aériennes(2) ; — New-York et San Francisco ; Rio de Janeiro et Buenos-Ayres ; Pékin et Shang-Haï ; le Caire et Bagdad sont réunis ; demain, les dirigeables relie-

1. Cf. « L'Avenir de l'aviation marchande » (Général Hirschauer, *Le Journal*, 24 février 1922).

« La Navigation aérienne et le droit international » (H. Bouché, *l'Aéronautique*, n° 24, mai 1921, p. 216).

2. Cf. *Indicateur général des lignes aériennes* (1er numéro, été 1921). — Cf. *Le Luftverkehrsplan*. — Cf. « Les Lignes aériennes d'Europe. », octobre 1921 (*L'Aéronautique*, n° 30, p. 456). — Cf. La revue *Très sport*, décembre 1922.

ront Marseille, Alger et Bizerte ; en Afrique, en Asie, en Australie, où les chemins de fer sont rares, la création de services aériens sera certainement une opération commerciale excellente, car les frais d'organisation seront loin de s'élever au coût de la construction d'une voie ferrée. L'Egypte, par son merveilleux climat, la rareté des grands vents et l'absence de brouillard, sera un point de départ idéal pour les voyages aux Indes, en Australasie, à l'Ouganda, à l'Est et au Sud-Africain, et, sans aucun doute, en Chine et en Amérique (Cf. The nineteenth Century, fév. 1920 — Flying and the future, par Major Seely, p. 215). Le seul examen des lignes actuelles nous assure que «le départ est pris» : les compagnies de navigation aérienne se multiplient dans tous les pays (une dizaine en France), le nombre des passagers augmente sans cesse, car le confiance naît(1). Or, il est à remarquer que tous les avions commerciaux actuels, sauf le zeppelin Staaken, procèdent des avions de guerre, soit des monomoteurs de reconnaissance, soit des multimoteurs de bombardement. Les transports aériens entreront définitivement dans les mœurs le jour prochain où seront créés les avions réunissant les qualités exigées du public : (2) la sécurité, la régularité (3), la vitesse (4), la capacité

1. Cf. « L'Aviation commerciale », par le capitaine HÉBRARD (*Bulletin de l'École régionale du 20e corps*, août-septembre 1922).

2. « De la valeur de l'avion comme engin de transport », par le capitaine L. HIRSCHAUER, cf. *Aéronautique*, n° 25, p. 255.

3. Le succès grandissant du très difficile parcours Paris—Londres, maintenu

de transport(5), le confort(6) et les prix abordables(7).

En aviation maritime, des résultats remarquables ont été obtenus, car l'hydravion a, en moyenne (cf. «Les appareils maritimes d'aviation, par le Lieutenant de vaisseau Guitton, L'Aéron. nº 25) une vitesse quadruple de celle d'un bon navire

quotidien hiver comme été, malgré le brouillard, nous prouve la possibilité de services réguliers dans les régions les plus mauvaises au point de vue climatérique. D'ailleurs, la circulation à travers des bans de brume est possible, grâce à la radiogoniométrie (M. Daniélou) et à l'électromagnétisme, mais il reste cependant difficile de surmonter cet obstacle à l'atterissage. De nombreuses cartes ont été établies à l'usage des aviateurs : cartes Hilleret, Germain, carte du monde au millionième; pour la nuit, cartes Hébrard, phares de petite (20 km) et grande (150 km) portée, et rampes lumineuses et feux auxiliaires (Cf. *Journal*, 3 février 1922).

4. La vitesse réside plus dans les vols de nuit réguliers, que dans l'accroissement de la vitesse-heure. Donc, il faut créer de bons appareils multimoteurs. A signaler les essais de turbo-compresseur Rateau.

400 à 500 kilomètres à l'heure à 10.000 mètres et des plafonds de 18.000 mètres présentent un grand intérêt au point de vue de la guerre aérienne car le vainqueur est celui qui vole le plus haut.

Pour l'utilisation commerciale; qq. réserves: 300 kms peuvent être faits à faible altitude; vents régnant à 10.000 mètres ont vitesse de 100 kilomètres à l'heure; problème difficile de faire des cabines closes dans une atmosphère très raréfiée par froid de 50 et plus au-dessous de 0º.

5. Capacité de transport : poids enlevé, 35 à 45 % du poids total. Le rendement des avions atteindrait le tiers de celui des automobiles.

« Rendement des appareils rapides au HP, 275 kg/km; rendement des appareils lents au HP, 365 kg/km; rendement des hydravions au HP, 200 kg/km; rendement des automobiles au HP, 900 kg/km » (Cf. Hirschauer, p. 293, nº 26, *L'Aéronautique*).

Le rendement, dans quelques années, sera accru très considérablement en poids : on pourra arriver à 600 (réduction du poids du planeur, réduction du poids des moteurs) en prenant comme exemple le zeppelin *Staacken*.

6. Confort (remarquable).

7. Prix de revient : 2 francs le kilomètre pour un voyageur par avion; 0f 40 le kilomètre pour un voyageur wagon-lit; 1f 30 le kilomètre pour un voyageur automobile de luxe (3 personnes, 40 HP; chauffeur 50 km h.).

de voyageurs ; en une demi-journée diurne, il fait le trajet d'un paquebot en 24 heures, soit 500 à 700 km. (Cf. Cne Hirschauer) (1).

Le dirigeable commercial, lui, dont les frais d'exploitation sont élevés, nécessite des installations considérables (personnel, hangars) (2) et ne peut être utilisé que pour les très grands parcours, notamment les parcours transocéaniques ou méditerranéens (3), et, avec M. Laurent Eynac, nous voyons fort bien, «dans un avenir qui n'est pas très lointain, de grandes lignes de dirigeables conduisant aux grands carrefours du monde, d'où, comme de plaques tournantes, des avions partiront en éventail, assurer les communications nécessaires à l'intérieur des régions desservies».

Le développement de l'aviation commerciale est d'ailleurs soutenu et encouragé par tous les gouvernements : en 1922, sur un budget total de 435 millions consacrés à l'aéronautique, 100 millions vont directement à l'aviation commerciale ; 65 millions sont affectés à l'organisation matérielle des lignes commerciales et 35 aux primes à la navigation aérienne (Gal Hirschauer) (4). En Angleterre,

1. Ce que doivent être les avions et les hydravions marchands d'après l'International air Traffic Association, en Congrès à Stockholm (*L'Aéronautique*, cf. n° 32, p. 9).

La vraie solution de la navigation aérienne sera dans ces questions : le vol sans vitesse horizontale; remplacement du moteur à explosion et de l'hélice par un système à meilleur rendement (Capitaine Hirschauer).

2. A signaler les mâts d'amarrage pour dirigeables, tels que celui de Pulham.

3. J. Sabatier le prouve par des chiffres dans l'*Aéronautique*, n° 17, p. 200.

4. Dans le projet de budget de 1923, le total consacré à l'aéronautique s'élève à 556.700.000 francs. Pour l'aéronautique civile, 155 millions sont demandés contre 147 millions accordés en 1922 (*L'Auto*, 10 juillet 1922).

11 millions de primes ont été distribués en 1922 alors que les compagnies anglaises exploitent moins de 1. 000 kilomètres de ligne, contre 10.000 kms pour les entreprises françaises (1). En Allemagne, 14.000.000 de mks, ont été donnés en 1921 sous forme de primes aux services aériens, gênés pourtant par notre contrôle et confinés en Allemagne, par le traité de paix ; en 1922, ce chiffre a été considérablement augmenté ; d'ailleurs, deux de leurs grandes Compagnies aériennes, le « Deutscher Loyd Luft Dienst » et la « Deutsche Luft Reederei » sont soutenues par les banques puissantes qui ont nom : Deutsche Bank — Dresdner B. — Disconto-National.

Cet appui accordé par l'Etat aux entreprises commerciales aériennes pour leur permettre de vaincre les difficultés du début les met sous sa dépendance et son contrôle ; il nous montre aussi combien l'Etat juge important d'avoir à sa disposition, dès le temps de paix, une aéronautique puissante.

Ee quelle importance sera l'aéronautique en temps de guerre, quels seront ses rôles, et que deviendra alors l'aviation commerciale du temps paix ? Telles sont les questions qui se posent à nous.

B) Importance de l'aéronautique dans la guerre future :

En août 1914, l'aéronautique était dans une période de tâtonnements et son rôle dans la guerre,

1. Cf. Bulletin de la Presse anglaise, 30 mars 1923, p. 5. (La situation de l'aéronautique britannique).

incertain ; la guerre a hâté le perfectionnement du matériel volant, et le forçant à s'adapter à des tâches toujours plus spéciales, l'a différencié toujours davantage ; lors de la conclusion de l'armistice, ses rôles, très nombreux, pouvaient être ainsi définis : bombardement de jour, escorte de bombardement de jour, bombardement de nuit, observation, réglage, liaison d'infanterie, reconnaissance lointaine, reconnaissance de nuit chasse, chasse à très grande altitude, chasse de nuit, guet, croisières de côte, escorte de convois, missions d'éclaireurs d'escadre(1). L'aviation s'est alors imposée à l'attention de tous les peuples ; il est hors de doute que la guerre aérienne se substituera dans l'avenir à la plupart des autres

1. Une note allemande du président de la Conférence des Ambassadeurs, réunie le 14 avril 1922, au Dr Mayer, ambassadeur du Reich à Paris distingue arbitrairement les appareils de navigation aérienne militaire des appareils de navigation aérienne civile :

« Seront considérés comme avions militaires les monoplaces dépassant une force de 60 HP, ceux qui peuvent voler sans conducteur, ceux qui sont munis d'un blindage ou d'un moyen de protection quelconque, ou d'un dispositif permettant d'y adjoindre un canon, des lance-bombes, etc., ceux dont la force d'altitude dépasse 4.000 mètres avec chargement complet. Un moteur possédant un dispositif qui permet une surcompression rentrera dans la catégorie militaire. Un avion atteignant une vitesse de 170 kilomètres à l'heure avec plein chargement et à l'altitude de 2.000 mètres, rentre dans la même catégorie. Il en est de même de tous les appareils susceptibles d'emporter une charge de plus de 600 kilos, y compris le pilote, le mécanicien et des instruments quelconques.

« En ce qui concerne les dirigeables, la distinction sera établie d'après leur contenance. Les dirigeables du système rigide dont la contenance dépassera 30.000 mètres cubes; les dirigeables demi-rigides, dont la contenance dépassera 25.000 mètres cubes; les dirigeables souples, de plus de 20.000 mètres cubes, seront considérés comme appareils militaires (*Action Française*, 23 avril 1922).

guerres(1). «Lorsqu'un Etat jugera de son intérêt de supprimer un pays qui le gêne, il enverra sans prévenir une quantité d'avions et de dirigeables le survoler «et le bombarder». Ainsi, en quelques jours, tout un pays se trouvera dévasté : les sujets inoffensifs, les femmes, les enfants, les vieillards aussi bien que les combattants seront exterminés dans leurs habitations ou leurs villes réduites en cendres. Et cette guerre des airs sera d'une application possible, même pour les Etats à qui les traités auront défendu d'avoir des flottes aériennes militaires, car on ne leur aura pas interdit d'avoir des escadres civiles facilement transformables» (Fauchille. La guerre de l'avenir, R.I.D.P. 1919, p. 411) (2).

1. Cf. *L'Aéronautique*, « Hier-Demain », par le commandant ORTHLIEB.

Les Leçons militaires de la guerre, par le commandant BOUVARD (Masson et Cie).

L'Aviation d'hier et de demain, par L. BREGUET (115, rue de la Pompe, Paris).

« Flying and the Future, par SEELY, dans *The nineteenth Century and after*, février 1920.

La Guerre nouvelle (G. BLANCHON, p. 135 et suiv.).

Discours du ministre de l'air anglais. Captain GUEST (*Air Estimates*, 1922-1923; *House of Commons*, 21 mars 1922, vol. 152, p. 285, 309, 310, 314 et suiv., n° 31).

2. Désormais, devant la formidable puissance destructive des engins aériens faciles à construire et à monter, il n'est plus de nation qui puisse vivre autrement que dans l'inquiétude d'une attaque brusquée qui, tout à coup, « soufflerait » ses agglomérations les plus importantes.

L'ancienne distinction des combattants et des non-combattants, qui, jadis, rendait tolérable la guerre docilement soumise à des lois, est désormais très difficile à maintenir; *peut-être même a-t-elle déjà vécu* (A. DE LA PRADELLE, *L'Aéronautique*, n° 30).

Le maréchal Foch, dans une préface écrite pour l'ouvrage du major anglais LEFÈBURE : *La Stratégie chimique*, s'exprime ainsi :

« ... L'initiative technique ou scientifique, la découverte d'une substance

Le maréchal Fayolle affirme aussi que la guerre future sera en grande partie aérienne. «L'Allemagne le sait bien, dit-il, qui commence sa réorganisation militaire par l'aviation»(1). Et le maréchal précise ainsi le rôle de l'aviation dans la guerre terrestre(2):

1. — a) outil des liaisons (commandement avec les troupes et troupes entre elles).
   b) outil des reconnaissances (éloignées, au profit du haut commandement); (rapprochées, au profit des unités de combat elles-mêmes);
   c) outil d'observation (réglage des tirs d'artillerie) et de renseignement; (conduite des opérations de la bataille);
2. — outil de combat
   a) en union avec les autres armes
      — sur la ligne de combat,
      — sur les réserves et les convois,

chimique, la direction télémécanique des avions, d'autres applications nouvelles des sciences à la stratégie, sont susceptibles de produire dans la guerre future des conséquences en rapport avec les possibilités de production en masse d'industries de paix, facilement convertibles en industries de guerre. »

Et il ajoute :

« L'avion emportant chaque jour des poids plus considérables, va fournir un nouveau moyen de répandre en abondance des gaz toxiques à l'aide de bombes de plus en plus fortes, et d'atteindre les armées, les centres de population situés en arrière, ou de rendre des régions inhabitables.

« La guerre chimique est par là en état de produire des effets redoutables, sur des espaces étendus. » (*Le Journal*, 12 juillet 1922).

1. Cf. l'article du commandant Carré. *Le Journal* du 2 mai 1922.

2. Cf. *L'Aéronautique*, nº 30.

donc,

b) lutte contre l'aviation ennemie pour prendre la supériorité sur elle, la refouler et la détruire ;

c) lutte isolément par bombardement de jour et de nuit.

Selon l'amiral Grasset, l'aéronautique aura aussi, dans la guerre maritime, une importance de plus en plus considérable.

Pendant la guerre, deux buts lui étaient fixés par la marine :

— éclairage par appareils de reconnaissance,

— attaque dans les eaux territoriales ou sur les côtes ennemies, de tout adversaire flottant, sous-marin, ou aérien, par des appareils de chasse et de bombardement.

Depuis la guerre un troisième but se précise :

— participation effective au combat naval, au large. (règle tir des cuirassés et des batteries de côte. Bientôt elle attaquera à la torpille automobile et à la bombe les escadres ennemies).

«Les escadres sans aéronefs sont aujourd'hui des forces presque aveugles ; demain elles seront impuissantes (1).

Cf. « Les Expériences de bombardement aérien des navires de guerre » (*Les Ailes*, 27 octobre 1921).

De grands cuirassés, a prouvé le général Mitchell, aux États-Unis, sont coulés par des bombes de 270 et 500 kilos, si les bombes tombent le long des flancs du navire, même à quelque distance de celui-ci, parce que l'explosion sous-marine a lieu au-dessous de la ceinture cuirassée.

Croiseur *Frankfurt*, de 5.000 tonnes, coulé en vingt-huit minutes par 11 bombes de 270 kilos lancées de 4 avions bimoteurs Martin.

L'*Ostfriedland*, coulé en quinze minutes, avec 6 bombes de 900 kilos cha-

A la Chambre des Communes, le Capitaine Guest dit : «qu'il est prouvé qu'une seule bombe peut couler en quelques minutes le cuirassé le plus puissant. Tout ce qui est aujourd'hui nécessaire, c'est de perfectionner les moyens de repérage pour le lancement des bombes, et c'est une étude à laquelle on se livre actuellement».

Pour être complets, ajoutons à ces rôles le rôle de transport : de troupes, de blessés, de parlementaires, de vivres, de munitions, etc...

«Un jour viendra, dit le Captain Guest(2) où ce ne seront plus seulement des malades qu'on pourra transporter rapidement d'un hôpital à un autre, d'un pays éloigné et dépourvu de ressources médicales en un pays pourvu de toutes les ressources chirurgicales et thérapeutiques. Ce seront des détachements d'infanterie et même d'artillerie pour des opérations militaires d'ordre secondaire».

«Les attaques aériennes de l'avenir ne seront pas menées comme dans la dernière guerre, par un maximum de 36 aéroplanes, maximum atteint par les Allemands dans leur dernière attaque de Londres, où il fallait employer 32.000 hommes

que, chargées de 450 kilos de Tnt.

Cf. « Les Expériences d'atterrissage d'avion sur cuirassés » dans l'*Aéronautique*, n° 18, p. 259.

Cf. « L'Avion torpilleur », par Ch. Fréchat, dans l'*Aéronautique*, n° 23, p. 169.

Cf. aussi les expériences de l'hélicoptère *Berliner* (*l'Auto*, 9 juillet 1922) qui peut avoir une immense importance dans la guerre aérienne future.

2. *Air Estimates*, op. cit.

pour la défense de la ville. Les attaques de l'avenir seront faites peut-être par 300 aéroplanes transportant des bombes dix fois plus lourdes et au moins quatre ou cinq fois plus puissantes. Londres et l'Angleterre doivent se préparer à faire face à ce danger ».

Dans cette guerre de l'avenir qui sera d'abord et surtout une guerre aérienne, quel sera donc le sort de l'aviation de transport ?

La Commission de l'Aéronautique à la Conférence de Washington distingue dans son rapport, le 9 janvier 1922, entre les aéronefs commerciaux et les aéronefs civils, ces derniers devant comprendre tous les aéronefs exploités par l'Etat, à l'exception des aéronefs de formations militaires. Les aéronefs civils comprendront, par conséquent, tous ceux qui seront employés par l'Etat et affectés aux douanes, à la police, aux postes, et à d'autres services du même genre.

Mais il est hors de doute que, dès le jour de la mobilisation, tous contribueront, plus ou moins directement, au succès des opérations militaires ; les aéronefs privés et les aéronefs civils publics se trouveront alors dans une situation analogue à celle des auto-taxis parisiens lors de la bataille de la Marne, en 1914, et des autobus au cours de la dernière guerre ; du jour au lendemain, ils seront militarisés. Pilotes et mécaniciens civils constituent une réserve de personnel immédiatement utilisable.

Quant au matériel aérien, il aidera puissamment

l'aviation militaire, au point de vue de la liaison, du ravitaillement et des transports.

La transformation des avions civils et commerciaux en avions militaires est-elle possible ? En d'autres termes, les avions civils peuvent-ils, après quelques rapides modifications, remplir des buts militaires ? Les techniciens sont partagés : M. Bouché(1) prétend que «l'aéronautique civile ne nous assurera pas la disposition immédiate d'avions déclarés avions de guerre après une transformation superficielle, inspirée de considérations historiques. Elle ferait mieux. Elle permettrait de lancer aussitôt par grandes séries, la fabrication des types militaires étudiés et expérimentés, donc les mieux adaptés à leur tâche» ; en effet, la technique guerrière s'adapte et s'improvise à chaque instant de la lutte. «A côté d'eux, d'ailleurs, ajoute-t-il, bien des avions gros porteurs serviraient aux transports des armées, et les dirigeables assureraient les liaisons lointaines».

Le maréchal Fayolle prétend que la transformation des avions civils en avions militaires est possible, si elle a été voulue, préparée étudiée : «il est facile, dit-il, de les armer, de leur adapter des appareils de lancement de bombes et dans ces conditions, ils doivent devenir, au jour de la mobilisation, organes de combat, au même titre que les avions militaires».

C'est aussi l'avis de la Commission de l'Aéro-

1. L'Etat et l'aéronautique (dans « l'Europe nouvelle », 1919).

nautique à Washington (9-1-1922) qui s'énonce ainsi : «Aucune règle ne peut empêcher que des avions ne soient, en temps de paix, dessinés en vue de l'installation immédiate, dès la mobilisation, de réservoirs plus grands ; les moteurs peuvent être interchangeables, de façon qu'un moteur plus puissant puisse être rapidement monté sur un appareil ; la surface portante, même, peut être augmentée par la standardisation et l'interchangeabilité des plans, ou par d'autres méthodes, et l'on peut imaginer une aéronautique civile et commerciale conçue en prévision d'usages militaires ultérieurs. (1). Rien n'est plus facile, dit M. Fauchille, citant A. et E. Michelin, dans l'«Aviation civile allemande et la paix du monde»(2) que de transformer en avions et en ballons militaires des aéroplanes et des dirigeables affectés aux usages de la paix : c'est l'affaire de quelques heures. Quoi qu'il en soit, l'aviation militaire et l'aviation civile et commerciale, au premier jour de la guerre, ne formera plus qu'un seul et même ensemble, l'aviation française en face de l'ennemi (Maréchal Fayolle). En fait, lors d'une guerre nationale, il n'existera pas d'aéronefs non militaires ; comme en 1914, les appareils privés seront achetés ou réquisitionnés par l'Etat, les aviateurs incorporés dans l'armée. Tout avion aura un rôle militaire, que ce rôle soit un rôle de combat ou un

1. Cf. l'article du Commandant Henri Carré dans le *Journal* du 2 mai 1922 : « L'aviation allemande se prépare à un effort immense ».
2. dans la « Paix des peuples » du 25 mars 1919.

rôle auxiliaire, et sera donc un avion belligérant. Sa transformation consistera à être soumis à la direction d'un officier de l'Etat et à porter une marque distincte de sa nationalité(1). L'article 31 de la Convention du 13 octobre 1919 précise que tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet, est considéré comme aéronef militaire.

Où cette transformation pourra-t-elle être effectuée ? Grâce à la T.S.F., elle peut être commandée simultanément à toute distance, à tout appareil, et exécutée en n'importe quel lieu, en pleine mer, à terre, sur le territoire et dans les eaux territoriales de l'Etat dont l'aéronef a la nationalité, dans le territoire occupé par les troupes de cet Etat, enfin même dans l'atmosphère, mais non dans celle qui domine un Etat neutre ; la transformation est en effet «un acte de souveraineté de l'Etat qui l'opère, et des actes de souveraineté ne peuvent, au moins en temps de paix, être accomplis par un Etat qu'aux endroits soumis à son autorité ou à ceux qui échappent à toute domination» ; or, l'Etat sous-jacent possède sur son atmosphère, en vertu de sa souveraineté, disons-nous, en vertu de son droit de conservation, dit M. Fauchille, certains pouvoirs de police qui, même en temps de guerre, sont opposables aux belligérants, si cet Etat est un pays neutre, puisqu'ils continuent d'être, vis à vis de lui dans l'état de paix» (Nouveau rapport de

1. VIIème Convention de la Haye, du 18 octobre 1907, relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre (art. 1 à 6).

1911, p. 67 sqq.). La plupart des auteurs semble d'ailleurs, actuellement, reconnaître à l'Etat un droit de souveraineté total sur l'espace aérien qui domine son territoire ; abandonnant ainsi la théorie de la liberté des airs sous certaines restrictions admise en 1911 par l'Institut de droit international, ils se rallient au système adopté par la convention internationale de la navigation aérienne du 13 octobre 1919. Cette opinion est aussi la nôtre. Nous avons vu au début de cette étude, les raisons qui nous ont incité à l'adopter. (Cf. le Droit moderne de la guerre, par Alb. Rolin, 3 vol., Bruxelles, 1920-1921).

D'ailleurs, dès que les hostilités paraîtront certaines, il est fort probable que la circulation aérienne privée sera interdite, les aéronefs étant alors affectés du jour au lendemain à des buts militaires.

Au XVII^e^ siècle, Colbert voulait que la marine marchande devint l'auxiliaire de la marine militaire ; il en est de même aujourd'hui pour l'aéronautique civile vis à vis des forces militaires navales et aériennes de l'Etat. L'aide qu'elle pourra leur apporter dans la guerre future sera considérable ; il est donc nécessaire que son organisation soit moderne et puissante et que ses efforts soient encouragés par les subventions de l'Etat.

II) La guerre aérienne

A) Quel sera le théâtre des opérations aériennes ?

La guerre doit nuire aux belligérants et non aux neutres, tout au moins directement. Les Etats bel-

ligérants ont donc le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer ou de la mer territoriale(1) «mais il leur interdit d'accomplir des actes hostiles, susceptibles d'entraîner la chute de projectiles et, d'une manière générale, de causer des dommages, au-dessus des parties de territoire ou de mer qui ont été neutralisées, ainsi qu'au-dessus du territoire continental des Etats neutres, à quelque hauteur que ce soit, et à proximité des côtes de ces Etats, dans un rayon déterminé par la force du canon de leurs aéronefs» (P. Fauchille, rapport de 1911, Annuaire de l'Institut de Droit international) (2).

Les Etats belligérants sont libres d'exclure, par des accords particuliers, les batailles aériennes dans des sphères dominant certaines parties de la mer ou de leurs propres territoires : l'espace peut lui-même être conventionnellement neutralisé(3).

Certains parlementaires, allemands et français, avaient proposé, au cours de la guerre de 1914-1918, de limiter la guerre aérienne à la zone des opérations de guerre. C'eût été très favorable à

1. Von Bar voulait interdire la guerre aérienne en pleine mer et au-dessus des mers territoriales des belligérants pour éviter des dommages aux neutres de passage dans ces eaux. Cette thèse est inadmissible; l'admettre serait prohiber toute guerre maritime en pleine mer et dans les eaux des belligérants!

2. M. Otlet voulait, en avril 1918, restreindre le théâtre de la guerre aérienne à une zone aérienne de 300 ou de 1.000 mètres au-dessus des mers et des territoires belligérants.

3. Voir le chapitre consacré à la neutralité.

l'Allemagne qui faisait la guerre en pays ennemi, mais absolument contraires aux notions même de guerre et d'Etat. D'ailleurs, que faut-il entendre par «zone de guerre» ? Est-ce simplement la zone des combats, ou plus largement la zone de repos, de concentration, de préparation des troupes, et celle de confection, de mise au point du matériel, toutes opérations susceptibles d'attaques ? Cette dernière zone comprend alors tout le territoire ennemi, et nous nous retrouvons d'accord avec la théorie classique.

B) L'armée aérienne :

Quels sont le personnel et le matériel qui pourront prendre part à la guerre aérienne ?

Nous avons vu que, de l'avis des juristes et des militaires, personnel et matériel civils seront, en cas de guerre, immédiatement réquisitionnés, et militarisés. Tous contribueront, selon les capacités de leur spécialisation, à la défense nationale.

a) Elément matériel :

La Convention portant réglementation de la navigation aérienne, du 13 octobre 1919, considère deux sortes d'aéronefs : les aéronefs privés et les aéronefs publics ou d'Etat(1).

«Sont considérés comme aéronefs d'Etat (faisant partie intégrante du pays auquel ils appar-

1. M. Pillet estime cette distinction entre les aerostats privés et publics fort dangereuse, parce que constituant un premier pas dans la voie de l'assimilation entre les aérostats et les navires.

tiennent et jouissant à l'étranger du bénéfice de l'exterritorialité :

a) les aéronefs militaires,

b) les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tels que : Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente convention » (art. 30)(1).

La distinction des combattants et des non-combattants est la base même du droit de la guerre ; donc, seuls les aéronefs militaires pourront participer normalement à des actes d'hostilités.

Dès le temps de paix, un Etat pourra donc entretenir une armée aérienne d'active ou de réserve.

Mais, à quelles conditions un aéronef aura-t-il le caractère militaire ? M. Fauchille définissait ainsi les aéronefs militaires dans son Rapport à l'Institut de Droit international. (Sommaire, tome XXIV, p. 105) : «Les aéronefs affectés par l'Etat à un service militaire et placés sous le commandement d'un officier de l'armée en uniforme ; tous les aéronefs militaires devront porter, attaché

1 De même dans la convention Franco-Suisse du 9 décembre 1919 promulguée par le Décret du 17-3-1920 (J.O. du 21-3-20, p. 4551).

d'une manière visible à leur enveloppe, le signe distinctif de leur caractère».

La Convention du 26 juillet 1913, entre la France et l'Allemagne sur la navigation aérienne, reconnaissait le caractère militaire à l'appareil aérien qui est la propriété de l'administration militaire et qui comprend dans son équinage un ou plusieurs militaires en uniforme.

La Convention du 13 octobre 1919, dans son article 31, précise: «Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet, est considéré comme aéronef militaire».

L'annexe «A» de cette convention, traite des «marques à porter sur les aéronefs».

Dans la guerre terrestre, à côté des armées régulières, il existe des «corps francs» qui sont autorisés à faire la guerre. En sera-t-il de même dans l'air? La force aérienne des Etats peut-elle comprendre, en dehors des aéronefs qui constituent l'armée de l'air régulière, des escadrilles d'aéronefs privés qui seraient les auxiliaires de cette armée?

La course maritime est, en elle-même, fort légitime; elle permet au belligérant de nuire à son ennemi, sans être inutilement cruel, pourvu qu'elle soit organisée sous la surveillance et avec l'autorisation de l'Etat.

La course maritime fût abolie sur l'instigation de l'Angleterre au Congrès de Paris de 1856, mais a conservé de nombreux partisans (Cf. Caron. La course maritime — Hautefeuille, Droits et devoirs des nations neutres, — et Comptes-rendus

de l'Académie des Sciences morales et politiques, 1860 et 1861). Sa réglementation eût été préférable à son abolition.

Que dire de la course aérienne ? Selon l'avis des auteurs (Fauchille) (1) elle doit, comme la course maritime, être interdite aux belligérants. Mais, pratiquement, cette question est une question de mots, car, en effet, seront des belligérants réguliers, non seulement les aéronefs affectés à des buts militaires dès le temps de paix, mais aussi tous les aéronefs privés qui, soumis à la direction d'un officier de l'Etat et muni d'un signe extérieur distinctif, constitueront une flotte aérienne auxiliaire.

Ces aéronefs constitueront, avec les aéronefs militaires proprement dits, les belligérants dans la guerre aérienne.

A noter qu'en vertu du droit de légitime défense, pourront être armés les aéronefs privés qui auront échappé à la réquisition de l'Etat. Ces appareils, non transformés, peuvent avoir comme passagers des vieillards, des femmes, des enfants, des aumôniers... Ils devront donc être respectés et pourront exiger, au besoin, le respect par les armes.

b) *Elément personnel :*

Sont belligérants tous ceux qui montent un aéronef militaire. Le personnel des aéronefs, militaire

1. Traité de droit internat., tome II, nos 1440, 16.

ou militarisé, sera soumis aux mêmes règles que le personnel des armées de terre ou de mer. Et doivent être considérés aussi comme belligérants, les intendants, les administrateurs et les mécaniciens (autrement dit, le personnel non navigant) qui sont chargés de l'entretien et de la réparation des appareils (Cf plus haut).

C) De la conduite des hostilités aériennes :

1°. — ENTRE BELLIGÉRANTS

a) L'aviation dans ses rôles de guerre

Jusqu'à l'apparition de la navigation aérienne, il appartenait à la cavalerie de reconnaître le terrain, à l'artillerie de détruire les fortifications ennemies, à l'infanterie de conquérir et d'occuper les positions.

L'aviation arme nouvelle et très souple, peut avoir des rôles extrêmement variés. Renseigner, détruire, transporter, tels seront, nous l'avons vu, les missions de l'aéronautique au cours de la prochaine guerre.

Il nous reste à étudier comment ces missions peuvent s'acorder pratiquement avec ces principes immuables qui sont le fondement de tout droit international, et dont nous avons examiné les violations, au cours de la dernière guerre aérienne.

— *Renseigner* :

Mieux que la cavalerie, qui s'adapte mal aux exigences de la guerre moderne, l'aéronautique est le véritable œil de l'armée. C'est un merveilleux

instrument de liaison, de reconnaissance et d'observation, dont la puissance peut être utilisée pleinement entre belligérants, mais doit être limitée par des règles précises dans ses rapports avec les Etats neutres.

A côté des avions et dirigeables, les ballons captifs (drachen) peuvent rendre de grands services pour les observations obliques. Ils l'ont prouvé pendant la dernière guerre. Quelle sera leur situation le long des frontières neutres ? Les ballons des troupes belligérantes doivent avoir le droit de s'élever sur leur territoire, même à proximité de ces frontières ; les exigences du combat l'imposent. Au contraire, les Etats belligérants ne peuvent permettre la présence de drachen neutres à une distance suffisamment rapprochée de la frontière pour rendre possibles des espionnages ou des observations dangereuses. M. Fauchille fixe cette distance à 10.000 mètres, ce qui nous semble normal et suffisant.

Espionnage et aviation(1)

— entre belligérants et

— entre belligérants et neutres

Les aéronefs de reconnaissance sont des belligérants réguliers.

En 1870-1871, Bismarck, croyant arrêter le zèle

1. Cf. Fauchille, Annuaire de l'Institut, tome XXIV, et Traité de Droit international tome II, p. 629 et Rolland, R D.I.P. tome XXIII, etc.

patriotique de ceux qui franchissaient en ballon les lignes d'investissement, les menaça de leur «appliquer les lois de la guerre» sans préciser davantage, par prudence. Il voulait, en somme, assimiler les aéronautes à des espions.

Or, deux éléments constituent le fait d'espionnage : a) la manière frauduleuse ou clandestine dont l'espion s'introduit auprès de l'ennemi, b) la poursuite d'un but spécial, l'acquisition de renseignements (1).

Quand ces deux éléments ne sont pas réunis, il n'y a pas espionnage. L'article 207 du code de justice militaire (loi du 9 juin 1857) exige même que que l'espion s'introduise sous un déguisement dans les postes, établissements, places, cantonnements, etc... Cette opinion est unanimement reconnue par les réglements de tous les pays (2).

1. « De la situation juridique des aéronautes en droit international », par Wilhelm (*Clunet*, 1891, p. 440).

2. *Instructions américaines*, art. 88 : « Est considéré comme espion, l'individu qui, secrètement, sous un déguisement ou sous un faux prétexte, cherche à se procurer des informations qu'il se propose de communiquer à l'ennemi. » (Art. 99.)

Déclaration de Bruxelles, 1874, art. 19 : « Ne peut être considéré comme espion que l'individu agissant clandestinement ou qui, sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans les localités occupées par l'ennemi, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

« Art. 22. — Les militaires, non déguisés, qui ont pénétré dans la zone d'opération de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions.

« De même, ne doivent pas être considérés comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemi : les militaires (et aussi les non militaires accomplissant ouvertement leur mission), chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie. »

Manuel d'Oxford, art. 24. — « On ne doit pas considérer comme espions les individus appartenant à l'une des forces armées belligérantes et non dé-

La condition essentielle de l'espionnage est la clandestinité ; or, qu'y a-t-il de moins clandestin qu'un vol d'avion au-dessus de lignes ennemies ? L'aéronaute capturé doit être traité en prisonnier de guerre. C'est ce qu'ont jugé la Conférence de Bruxelles de 1874, art. 22 — 3°, le Manuel d'Oxford, art. 21 et 24 et les règlements de la Haye, de 1899 et de 1907 (art. 29) sur les lois et coutumes de la guerre sur terre, et c'est ce qui fut pratiqué pendant la dernière guerre.

L'espionnage par avion n'est cependant pas impossible : devront être considérés comme espions les aéronefs qui, agissant clandestinement sous de faux prétextes, ou munis de fausses couleurs, ou maquillés, et dissimulant ainsi leurs opérations, recueillent ou cherchent à recueillir des informations dans la zone, terrestre ou maritime, des opérations militaires, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

Le vol d'aéronefs au-dessus des Etats neutres, a soulevé parfois cette question de l'espionnage : en décembre 1916, un zeppelin allemand, le L.19 survola le territoire hollandais ; l'Allemagne et les Pays-Bas signèrent alors un accord en vue

guisés, qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'ennemi, non plus que les messagers porteurs de dépêches officielles, accomplissant ouvertement leur mission, et les aéronautes. »

Règlement de La Haye, du 18 octobre 1907, art. 29 : « Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zone d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse. »

de fixer des signaux de détresse indiquant en même temps aux aéronefs l'intention d'atterrir. La Belgique et la France donnèrent alors leur adhésion à cet accord.

Les aéronautes et les aviateurs capturés vivants, doivent être traités en prisonniers de guerre, comme les militaires des armées de terre et de mer. C'est ce qui ressort des procédés universellement appliqués au cours de la guerre de 1914-1918 et des principes supérieurs du droit de la guerre.

— *Détruire :*

(Moyens licites ou illicites d'attaque et de défense).

Certains auteurs(1) ont prétendu que les aéronefs ne devaient être employés que comme moyens de communication, d'exploration et d'observation, d'où l'aviation de reconnaissance et de réglage. Mais toute reconnaissance est un acte hostile contre lequel l'attaque est de légitime défense. L'aéronef, à son tour, doit pouvoir riposter ou être protégé dans sa mission par l'artillerie et par des avions rapides et bien armés, d'où l'aviation de chasse.

Enfin, les belligérants essaieront de réduire au silence les batteries ennemies, soit par les canons lourds ,et à grande puissance, soit par des avions spéciaux ; d'où l'aviation de bombardement, qui

1. Cf. Alb. Rolin, von Bar, Westlake, Fiore, de Staël-Holstein. Voir l'étude de la légitimité de la guerre aérienne, 2e partie. B, § c

jette ses projectiles et ses explosifs sur les forces terrestres ou maritimes de l'ennemi ou sur ses possessions territoriales.

Dans la guerre aérienne nous pouvons donc distinguer plusieurs sortes d'opérations :

a) entre combattants : — combats entre aéronefs et forces militaires terrestres, dont les règles devront s'inspirer des règles de la guerre terrestre, — combats entre aéronefs et forces militaires navales, dont les règles devront s'inspirer des règles de la guerre maritime, — combats entre forces militaires aériennes, qui devront obéir aux principes fondamentaux du droit de la guerre.

b) entre combattants et non-combattants, attaque et destruction des villes ouvertes. Bombardements de nuit.

Le grand moyen, presque le seul moyen de destruction est, pour les aéronefs, le bombardement. Pour eux, détruire consiste à bombarder. Il convient donc d'étudier de près cette question du bombardement aérien.

A. § 1 — Bombardements.

Nous avons vu quelles discussions se sont élevées à ce sujet lors des Conférences de la Haye de 1899 et de 1907, nous avons constaté la prodigieuse importance qu'à prise cette méthode de combat, lors de la dernière guerre, et nous prévoyons le rôle considérable des bombardements aériens dans la lutte prochaine.

Quelles peuvent en être les règles, selon les principes essentiels qui doivent commander à la guerre ?

Sur terre et sur mer, le bombardement d'une localité est considéré surtout comme le préliminaire de son occupation ; il s'agit de réduire à l'impuissance un lieu, une place qui se défend. Pour ce faire, le bombardement est le moyen le plus efficace : il est nécessaire, il est légitime de l'employer (1).

Le bombardement d'occupation est donc admis contre les localités qui se défendent, qui opposent une résistance, et non contre celles qui n'en opposent point.

Le bombardement d'occupation est-il possible dans la guerre aérienne ? Lorsque des avions ou dirigeables contribuent à diminuer ou à annihiler la résistance des places serrées de près par des troupes prêtes à les occuper, il est évident que ce bombardement aérien étant par essence un bombardement auxiliaire, doit être admis comme le sont les bombardements de terre ou de mer.

Que dire d'un bombardement de place éloignée de la zone de combat, opéré uniquement par avions, ou simultanément par des canons à très longue portée et par avions ? Aucune occupation de ces points ne pourra se faire par voie de terre ou de mer. Dans l'état actuel de l'aviation, cette occupation ne pourra pas non plus se faire par la voie des airs, mais il n'est pas utopique de juger possible le transport d'un nombre important de soldats bien armés à bord d'avions spéciaux

1. Cf. art. 7 des conclusions de l'«Aviation Committee», à Buenos-Ayres (cf. cet ouvrage).

protégés par des escadrilles d'avions de chasse(1).

Quoi qu'il en soit, devons-nous donc juger illégitimes les bombardements aériens qui ne peuvent se justifier par un but d'occupation ? Nous ne le croyons pas : Sont légitimes tous les moyens de combat qui sont nécessaires et présentent pour les belligérants un réel intérêt militaire. «Or, évidemment, dit M. Fauchille, les rigueurs qui tendent à diminuer la résistance de l'adversaire présentent ce dernier caractère et parmi celles-ci figurent, sans aucun doute, les bombardements aériens ; s'il ne peut, par lui-même, conduire à la prise de possession d'une localité, il permet de détruire les forces ou de dégrader les choses de l'ennemi, dont matériellement on n'a ni la possibilité, ni la volonté de s'emparer». (Fauchille, traité II, p. 616). D'ailleurs, sur terre et sur mer, n'a-t-on pas prévu et réglementé les bombardede ments «de destruction» qui présentent incontestablement un intérêt militaire ?(2).

Il s'ensuit donc que les bombardements aériens de destruction pourront être dirigés indifféremment sur les localités qui peuvent et sur celles qui ne peuvent pas opposer de résistance à l'attaque de l'ennemi : toute localité doit pouvoir être bombardée par la voie des airs, à condition que ce bombardement présente et dans la mesure où il présentera vraiment une utilité militaire.

1. En juillet 1922, l'on prévoyait et préparait en Amérique la construction d'avions pouvant transporter 100 passagers.

2. Cf. Fauchille. Le bombardement aérien. R.D.I.P. tome XXIV pp. 56 et suiv.

Et, par utilité militaire, il ne faut pas comprendre ce que l'un des belligérants juge utile à ses armes, au mépris de toute conscience. Ce fut l'opinion des Allemands qui ne demandaient pas seulement au bombardement de détruire des ouvrages militaires, mais aussi de s'attaquer à cette population civile dont le courage et la patience constituaient à ses yeux la fortification morale qu'il importait d'ébranler à tout prix.

Les bombardements de pure intimidation doivent être interdits. La violence est permise pour vaincre une résistance matérielle, mais non une résistance morale. La permettre dans ce cas, serait donner aussitôt à la guerre un caractère implacable et inhumain, car le moral des habitants paisibles serait toujours un bon prétexte à tous les bombardements (1).

La pression psychologique a d'ailleurs été universellement condamnée ; en 1896, à Venise, l'Institut de Droit international affirmait, à propos du bombardement des villes ouvertes par des forces navales : «...sont interdits spécialement ceux qui sont destinés à amener la soumission du pays par la destruction des habitants paisibles ou de leurs propriétés». Nous avons vu d'ailleurs, combien ces bombardements vont à l'encontre de leur but en exaspérant la résistance au lieu de l'affaiblir.

1. Cf. Cours de droit international public. M. Chrétien, Faculté de Nancy.
Et voir dans cet ouvrage, art. 4 des conclusions de l'«Aviation Committee» à Buenos-Ayres en août 1922.

Bombardements d'occupation autorisés, s'il y a résistance, bombardements de destruction autorisés s'il y a intérêt militaire, bombardements d'intimidation interdits, telles sont les principales règles applicables aux bombardements aériens.

En 1917, M. Fauchille les a précisées dans les termes suivants :

1°. — «Il n'est permis de bombarder par des forces aériennes, dans toutes les localités, même dans celles qui sont fortifiées, qui se défendent ou qui sont occupées militairement, que les ouvrages militaires, les établissements militaires ou navals, les dépôts d'armes ou de matériel de guerre, les ateliers et installations propres à être utilisés pour les besoins de l'armée ou de la flotte ennemie, les navires de guerre, le chef du gouvernement ou ses représentants et les militaires et autres personnes officiellement attachées à l'armée ou à la flotte, non régis par la Convention de Genève. Les citoyens inoffensifs, ainsi que les propriétés privées et les propriétés publiques, sauf celles qui sont le siège du gouvernement ou de ses représentants, et qui ne sont pas employés à un but militaire ou n'ont pas une importance stratégique comme des ponts, des gares ou des voies de chemin de fer, doivent autant que possible être épargnés (1).

2°. — Afin d'assurer plus spécialement le res-

1. En somme, sont légitimes, les bombardements de destruction dirigés contre les personnes et les choses susceptibles de contribuer à la force de résistance de l'ennemi.

pect des édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences et à la bienfaisance, des monuments historiques, des hôpitaux et des lieux de rassemblement de malades et de blessés, ces édifices, monuments ou lieux de rassemblement seront désignés par des signes visibles, que les belligérants notifieront d'avance.

3°. — Les règles applicables aux ouvrages et aux installations, aux habitations, aux bâtiments et aux personnes qui font partie d'une agglomération doivent être appliqués aux ouvrages et aux installations, aux habitaitons, aux bâtiments et aux personnes isolés.

4°. — Il peut être procédé, sans avertissement ou sommation préalable au bombardement par des forces aériennes.

5°. — Dans un bombardement aérien, il est interdit d'employer des engins qui aggravent inutilement les souffrances des hommes mis hors de combat ou qui rendent leur mort inévitable, tels que les projectiles d'un poids inférieur à 400 gr. explosibles ou chargés de matières fulminantes ou inflammables, les gaz empoisonnés, asphyxiants ou délétères, le jet de pétrole enflammé.

6°. — L'auteur d'un bombardement aérien effectué d'une manière certainement irrégulière sera, s'il peut être atteint, soumis aux châtiments de la loi pénale. L'Etat auquel il appartient sera tenu à indemnité et pourra être l'objet de mesures de représailles de la part de la partie adverse». (Fauchille. Le bombardement aérien R. D. I. P., 1917, p. 73, 74).

Ces règles, dictées par l'expérience de trois an-

nées de guerre, nous semblent concilier d'une façon durable les nécessités de la guerre et les exigences des principes d'humanité. Elles appellent cependent quelques précisions :

Comment reconnaître le caractère essentiellement militaire ou d'affectation militaire des choses ou des personnes, qui se trouvent à la portée de bombardement aérien ?

Certaines usines, certains dépôts, parcs, etc.. peuvent, en effet, ne pas paraître nettement militaires. Dans ce cas, il sera nécessaire de s'assurer de leur véritable caractère à l'aide des observations des avions de reconnaissance et des renseignements des services d'espionnage. Si malgré tout, il y a doute, les bombarder devra être interdit.

Si des établissements militaires se trouvent noyés dans des agglomérations d'habitants inoffensifs, pourront-ils être visés par des appareils aériens dont le tir imprécis risquera d'atteindre surtout la population paisible ? Il nous semble que oui, pour deux raisons : — il serait tout d'abord trop facile à l'ennemi de rendre inattaquables les dépôts de munitions, ses ateliers etc.... en les placant à dessein dans des centres d'habitation paisibles, constituant autant de lieux sacrés pour les avions et dirigeables. Les attaques ennemies n'en seraient d'ailleurs, que momentanément entravées, et, finalement, les nécessités de la guerre l'exigeant, dépôts, usines, ateliers, population civile, tout serait bombardé indistinctement. — Il est plus lo-

gique de permettre le bombardement de ces établissements militaires : la population civile, connaissant le danger de ce voisinage pourra l'éviter en cherchant logis dans des quartiers plus éloignés, ou en se réfugiant, lors des alertes, dans les caves particulières ou les abris aménagés par les pouvoirs publics.

Enfin (deuxième raison), la précision du tir, actuellement difficile, n'est pas impossible à réaliser. Dans un avenir très rapproché la mise au point des appareils de visée et des tables calculant la dérivation due à la vitesse relative et à la hauteur de l'avion, à la direction du vent, au poids des projectiles, surtout la mise au point de l'avion sans pilote, permettra des bombardements précis et destructifs. Le but des bombardements aura de grandes chances d'être atteint, et leur intention de nuire ou de ne pas nuire aux non-combattants sera précisée et indiscutable.

— Que dire des personnes, des habitations, des ouvrages des bâtiments militaires isolés ? Si leur caractère militaire est prouvé, il est incontestable que leur bombardement est légitime. Les voies ferrées pourront être détruites, les trains mitraillés. — Les convois circulant dans les régions de combat, de concentration ou de triage, pouvant donc être présumés militaires, pourront eux aussi être attaqués.

Ces bombardements doivent-ils être précédés d'un avertissement et d'une sommation avec délai raisonnable ? S'il s'agit d'un bombardement auxi-

liaire d'occupation, il est humain et non contraire aux nécessités de la guerre d'adresser à la place une sommation de se rendre et d'en avertir les autorités pour leur permettre d'abriter ou de faire sortir les habitants paisibles. S'il s'agit, au contarire, d'un bombardement de destruction, comme le sont encore tous les bombardements aériens, seuls les personnes et les biens militaires sont visés ; la surprise de l'attaque est une des conditions de sa réussite : les sommation et avertissement, permettant à l'ennemi de préparer sa défense iraient à l'encontre du but cherché, et doivent être négligés.

M. Fauchille, dans son paragraphe 6, parle de mesures de représailles en cas de bombardement certainement irrégulier (par exemple atteintes à la population paisible et aux édifices sans importance militaire).

Ces représailles pourront être exercées à l'aide d'appareils aériens ; l'emploi des mêmes armes pour rendre le mal pour le mal sera de nature à faire rentrer l'ennemi dans la légalité ; — il sera aussi plus facile d'établir une certaine concordance entre l'offense et la représaille : — l'aviation répondant à l'aviation, accomplira les représailles jugées nécessaires avec la mesure et la fermeté qui sont gages de leur succès.

M. Fauchille, dans ses règles énoncées en 1917, ne fait pas mention des bombardements de nuit. Doivent-ils être tolérés ? — Oui, si leur intérêt militaire est nettement établi et si le but visé

a des chances sérieuses d'être atteint. — Non, si la population paisible doit certainement, et peut-être seule, en souffrir. Le bombardement aérien de nuit présente actuellement de grandes analogies avec le tir des canons à très longue portée. De nuit, avions et dirigeables passent vite, gênés par les feux de barrage et les avions ennemis, parfois incertains de leur position exacte, et souvent trompés par des zones de lumière ou d'obscurité, anormales à dessein : — toute précision est impossible.

Seuls pourront donc être bombardés de nuit, comme ils pourront l'être par canons à longue portée, les grands centres usiniers (tels qu'Essen, le Creusot...), les gares importantes de triage, de concentration, etc.. en un mot tout ce qui fait masse isolée des habitations civiles, et présente un intérêt militaire évident. C'est donc une question de fait particulier à examiner.

Il est d'ailleurs certain que les raids de nuit seront facilités par l'usage de la T.S.F. qui renseignera constamment les avions et dirigeables sur leur situation exacte.

La légitimité des bombardements aériens de jour et de nuit est donc fonction de la précision qu'ils peuvent avoir dans la visée des buts présentant un véritable intérêt militaire. Les populations paisibles ne peuvent être atteintes, en effet, que tout à fait exceptionnellement, indirectement, et en cas de nécessité militaire absolue.

§ 2 — Combats entre aéronefs et forces militaires navales.

Les aéronefs doivent pouvoir détruire avec leur armement et leurs approvisionnements les vaisseaux de guerre de leur adversaire, les transports de l'Etat et ses navires qui concourent, directement ou indirectement aux opérations de guerre. Sont naturellement exceptés les navires-hôpitaux (1) et les navires dits «de cartel» portant pavillon parlementaire, employés à échanger des prisonniers ou à porter des propositions d'armistice (2).

B) Emploi de certains projectiles :

«Lutte violente s'il le faut, mais lutte loyale toujours, entre combattants seulement», tel est le principe énoncé plus haut, qui doit commander à la guerre aérienne comme à toute autre guerre.

Il faut donc défendre entre combattants les moyens de combat causant des maux inutiles et ceux contraires au sentiment de l'honneur, c'est-à-dire les moyens barbares et les moyens perfides. L'emploi de ces moyens, bien loin d'abréger la lutte, ne fait que la prolonger (Cf. plus haut).

Mais la difficulté consiste à déterminer quels sont exactement les procédés de guerre barbares et perfides. Ces notions sont essentiellement va-

1. A condition de n'être utilisés pour aucun but militaire (Convention X de la Haye de 1907 — Instructions Françaises de 1912 et de 1916, art. 17. — Instructions américaines de 1917, art. 66). — Voir plus loin, art. 5 des conclusions de l'«Aviation Committee» à Buenos-Ayres.

2. Pour les attaques aériennes contre les navires marchands belligérants, cf. les conclusions de l'«Aviation Commitee».

riables suivant les époques, le degré de civilisation des peuples et les lieux du combat.

Les mots de barbarie et de perfidie ne revêtent pas le même sens pour un soldat de Bayard, pour un mitrailleur moderne, pour un Pavillon Noir, ou pour un Allemand de 1914.

Etant donnés l'expérience de la dernière guerre, ses caractères très particuliers et ceux des préparations militaires des armées actuelles, que doit-il subsister des prohibitions des Déclarations de St-Pétersbourg, de Bruxelles et de la Haye ?

Certains projectiles devaient être interdits — les balles s'épanouissant ou s'aplatissant facilement dans le corps humain ; — les projectiles d'un poids inférieur à 400 grammes, explosibles ou chargés de matières fulminantes ou inflammables, — ceux ayant pour but unique de répandre des gaz asphyxiants et délétères ;

Nous croyons cependant que l'emploi de ces projectiles peut être considéré comme licite : les blessures causées par les balles dum-dum, les balles coupées en croix, etc.. ne sont pas plus terribles que celles causées par certains éclats d'obus déchiquetés et tournoyant... ; — nous pouvons en dire autant des types de grenades employés pendant la dernière guerre. Les grenades sont d'ailleurs actuellement d'un usage courant et reconnu par tous : dans la nouvelle organisation de la section de combat, grenadiers à main et grenadiers à tromblon V.B. ont un rôle prépondérant dans l'attaque et dans la défense. Comme jadis l'arba-

lète, le mousqueton et le canon, la grenade, de tous modèles et de tous poids, est entrée définitivement dans les mœurs de guerre.

Les obus ou bombes à gaz asphyxiants ou délétères peuvent enfin être d'une utilité incontestable pour réduire au silence des batteries ennemies. Moyens de guerre inhumains, peut-être, quand aucune défense ne pouvait lui être directement opposée — mais actuellement, le masque à gaz fait partie de l'équipement de tout combattant moderne, le sifflement et l'éclatement très spéciaux des engins à gaz constituent un avertissement de l'imminence du danger auquel ne peut se tromper un soldat averti(1).

Les avions et dirigeables pourront donc être munis de mitrailleuses, de canons, de bombes, et de torpilles, à shrapnells ou incendiaires, tous projectiles admis dans les opérations terrestres ou maritimes ; ils pourront être munis de fléchettes, d'explosifs à gaz, de bombes incendiaires ou de grenades qui entraînent la mort instantanément ou ne causent pas de souffrances plus terribles que les obus en usage dans l'artillerie de terre ou de mer. (Cf. Fauchille R.D.I.P., tome XXIV, p. 56 — Garner, Intern. Law. tome I, p. 459 sqq.).

1. Le Comité international de la Croix rouge de Genève a réclamé, dans sa lettre du 22 Novembre 1920 à la Société des Nations « la prohibition absolue de l'usage des gaz asphyxiants, moyen cruel et barbare et qui inflige aux victimes de terribles souffrances.»

Nous ne croyons pas les nappes de gaz plus cruelles et plus implacables que les inondations immenses qui ont été déchaînées dans la région de l'Yser en 1914.

C) Emploi de la ruse dans la guerre aérienne.

Comme dans la guerre terrestre et la guerre maritime, l'emploi de la ruse doit être permis dans la guerre aérienne, pourvu qu'elle ne soit pas contraire à l'honneur. Dans les airs comme sur terre, la lutte doit être loyale. Le sentiment de l'honneur ne change pas avec le lieu de combat. (P. Fauchille). Le Manuel d'Oxford de 1913, la Société anglaise Grotius, dans ses recommandations en date du 18 décembre 1917, considéraient avec raison comme un moyen perfide l'usage de faux pavillons ou de fausses couleurs. La plupart des auteurs, au contraire, autorisent cet usage dans la guerre maritime, sauf en cas d'action. Nous croyons, au contraire, qu'un appareil aérien ne peut circuler maquillé ou user d'un faux pavillon, même s'il arbore ses véritables couleurs au moment de combattre ; dans la guerre aérienne, la surprise et la rapidité jouent un rôle essentiel. L'issue d'un combat aérien dépend souvent des premières balles ; et l'avion qui attaque à l'improviste doit logiquement être le vainqueur immédiat. S'approcher en ami d'un avion loyal pour l'abattre en quelques secondes, est un acte essentiellément contraire à l'honneur ; c'est tout simplement un lâche assassinat, indigne des coutumes en usage chez ces derniers chevaliers que sont les aviateurs de chasse.

Notons d'ailleurs, qu'en pratique, ces maquillages

seront rendus presque impossibles par les caractéristiques très nettes des divers types d'avions et dirigeables usités par les armées en présence, et par les méthodes de vol. Aucun appareil aérien ne volera isolé (1) ; seules, oseront s'aventurer dans le ciel des escadrilles puissantes, en ordre serré, ou des groupes d'escadrilles progressant selon des formations analogues à celles des bataillons d'infanterie sur terrain de manœuvre.

D) Proclamations et fausses nouvelles.

Au cours de la guerre de 1914-1919, les Puissances Centrales firent savoir qu'elles considéraient comme un «crime contre l'Etat» le jet de tracts, de proclamations et de brochures par avions, et qu'elles puniraient de mort par pendaison tout aviateur s'en rendant coupable. La menace de fortes représailles suffit à faire revenir les Austro-Allemands sur leur décision. — La publication de fausses nouvelles, dans le but de démoraliser les esprits constitue, en effet, une ruse amorale, mais non contraire au droit international. D'ailleurs, sur les âmes bien trempées, son succès n'est rien moins que sûr.

Dans la dernière guerre, un seul cas de réussite grâce à ce moyen est à signaler : en 1917 les Autrichiens répandirent des fausses nouvelles sur les tranchées italiennes ; les Italiens, découragés, lachèrent pied, ce qui permit l'avance autrichienne.

1. Sauf, évidemment, en cas de faiblesse de moteur, ou de dislocation de l'escadrille attaquée au cours d'un combat.

— *Transporter.*

La guerre de 1914-1919 a fait naître l'avion de combat ; la paix qui lui succède prépare et perfectionne l'avion de transport. Les compagnies aériennes se multiplient et s'affirment. Lors de la prochaine guerre,nous l'avons vu, d'innombrables avions de transport seront prêts à devenir les auxiliaires des armées de l'air, de terre et de mer.

Blessés, malades, parlementaires, troupes, matériel,vivres, ordres et documents, munitions même, seront transportés rapidement de l'intérieur du pays à la ligne de feu ou inversement.

Les relations entre la métropole et les colonies seront elles aussi, étrangement facilitées ; les mers semées de mines et infectées de sous-marins, pourront être évitées d'un seul bond par des convois d'appareils aériens, escortées d'escadrilles de chasse volant à grande hauteur.

Les problèmes soulevés par le développement de l'aviation de transport et son utilisation probable en temps de guerre sont nombreux et délicats. Les limites de cette étude ne nous permettent pas de les envisager. Qu'il nous suffise d'étudier comment ces divers transports peuvent se concilier avec les deux groupes de règles qui commandent à la guerre : les nécessités de la lutte et les principes d'humanité.

— Transport de blessés.

Préconisée théoriquement dès 1912 par le Doc-

teur Duchaussoy, puis étudiée par le sénateur-aviateur Raymond, le Docteur Chassaing, député, etc... au double point de vue de la recherche des blessés sur les champs de bataille et de leur évacuation, l'aviation sanitaire a été mise en usage de plus en plus fréquemment avec grand succès.

Dans leur recherche des blessés sur le lieu des combats, la neutralité des aéronefs sanitaires ne pourrait résulter que de conventions internationales. L'aéronef sanitaire ne peut, en effet, se réclamer de la protection de la Croix-Rouge (Conventions de Genève de 1864 et de 1906) qui ne couvre plus le personnel et le matériel sanitaires, dès qu'ils font immixtion dans les hostilités. Or, la recherche des blessés est en même temps de l'observation ; et les belligérants ne permettront jamais qu'un avion, même sanitaire, survole leurs lignes, tranquillement, libre de recueillir des renseignements que le ralentissement de la lutte, l'occupation et l'organisation de positions nouvelles rendent particulièrement urgents et précieux, et cela en toute sécurité parce que porteur d'une croix rouge au lieu de mitrailleuses rendues inutiles(1). Les neutres, eux-mêmes, n'admettraient pas le survol de ces aéronefs, sous prétexte qu'ils sont sanitaires. Il nous semble donc difficile de les prétendre inviolables, au cours de leur recherche

« Les contractants de 1906, encore bien moins que ceux de 1865, ne sauraient supporter l'idée de permettre à des convois d'évacuation, aériens ou non, de circuler librement, en surprenant tous les secrets qui défileraient sous leurs yeux comme par hasard. » (JULLIOT.)

de blessés. Si les belligérants jugent utile de les employer, leur meilleure sauvegarde sera de les protéger dans leur mission par des escadrilles d'avions de chasse(1).

Le transport des blessés par avions, lui, est un fait établi, non seulement par les expériences de 1912(2) mais aussi par les événements des guerres récentes(3) ; il présente un grand avantage militaire en dégageant les unités combattantes de leurs blessés graves et en permettant l'évacuation des malades ou blessés hors des postes, isolés ou encerclés, dépourvus de ressources médicales ou chirurgicales. Mais surtout, il a un double but humanitaire en épargnant aux blessés un surcroît de souffrances par un transport doux et léger et

1. Quinton disait : « La croix-rouge que les médecins de première ligne portent au bras, ne les protège pas des balles qui font des victimes autour d'eux; qu'on tire sur l'aéroplane sanitaire, cela ne fera qu'ajouter à la noblesse de sa tâche. »

2. Cf. *R. D. I. P.*, tome 24, p. 518 sqq.

3. Le 16 novembre 1915, lors de la retraite de l'armée serbe, le lieutenant aviateur serbe Stefanick, très gravement malade, fut transporté de Milrovitza à Prisrend, et le 22 de Prisrend à Vallona.

En novembre 1915, 5 malades furent transportés de Prisrend à Scutari et 7 malades ou blessés de Scutari à Alessio.

En janvier 1920, le chirurgien Faure vint en avion de Fez, jusqu'à une colonne se trouvant dans le Tafilalet (soit plus de 300 km) pour secourir le général Poeymireau, grièvement blessé, qui fut ensuite transporté à l'ambulance de Bou-Denit par la voie des airs (L'Aviation sanitaire », dans l'*Aéronautique*, n° 29, p. 398, par le capitaine Plantey et le médecin-major Vincent).

De décembre à avril 1920, l'aviation de l'armée française du Levant transporta, sur des avions ordinaires, plus de 80 blessés.

Dès mars 1921, un service régulier fut établi au Levant et au Maroc, à l'aide de 60 avions de transports de blessés type Bréguet XIV-I et 400 blessés ou malades ont été transportés sans accident tant au Maroc qu'au Levant.

en leur donnant, par sa rapidité, toutes les chances de salut chirurgical. Dans leurs voyages de transport, les avions sanitaires devront donc être déclarés inviolables à partir d'une certaine distance de la ligne de feu (par ex. 10 kilomètres). Ces avions devront être spécialement aménagés, ne devront pas être employés à d'autres usages qu'à des évacuations sanitaires, et devront être porteurs du signe distinctif prévu par la Convention de 1907 (Croix-rouge). Des secteurs chirurgicaux avec terrains d'atterrissage près des hôpitaux devront être créés.

Dans la guerre maritime, il devra être interdit aux hydravions sanitaires de survoler le combat, ce qui serait y prendre part. Des escadrilles d'hydravions sanitaires devront toujours être, dans les ports, prêtes à partir dès réception des appels de téléphonie ou de télégraphie sans fil d'un bâtiment en péril, au secours des blessés, des malades ou des naufragés. Les principes de la Convention de la Haye, de 1907, consacrés par le Manuel d'Oxford de 1913, doivent s'appliquer au sujet des hydravions ou dirigeables sanitaires ; les lois de l'humanité exigent qu'ils soient inviolables lorsqu'ils ne peuvent faire ni observations utiles, ni œuvre de combat(1). Remarquons enfin que les victimes des luttes aériennes doivent bé-

1. « Aéronefs sanitaires et la guerre de 1914 » (*R. D. I. P.*, tome 24, p. 509). Cf. aussi : *R. D. I. P.*, tome XIX, 1912. p. 689.
Cf. « Le Torpillage des navires hôpitaux », par DES GOUTTES (*R. D. I. P.*, tome XXIV, p. 469 sqq.).

néficier de la même protection que celles de la guerre navale. Même en l'absence de texte, ce principe élémentaire d'humanité s'impose. Les navires et embarcations devront toujours recueillir les aviateurs ennemis tombés ou perdus en mer, comme les aéronefs sanitaires devront recueillir les naufragés ennemis, si les uns et les autres peuvent le faire sans compromettre leur sécurité (1).

— Transport de troupes (2) :

Les transports de troupes au-dessus des territoires belligérants ou de la mer constituent des actes de collaboration directe à la défense nationale ; ces transports aériens pourront donc être légitimement attaqués par les forces ennemies.

— Transport de parlementaires :

Au cours des opérations, des parlementaires peuvent être transportés par aéronefs plus rapidement que par automobiles, dont le voyage peut

1. « Le 2 février 1916, craignant que les Allemands, beaucoup plus nombreux que ses propres hommes, ne s'emparassent de son bateau et ne l'emmenassent avec eux en Allemagne, le patron du bateau de pêche britannique *King-Stephen*, refusa de prendre à son bord les 30 hommes du dirigeable allemand *L. 19* qui s'était abattu sur les flots ». (Cf. Fauchille, Rolland...)

2. En quoi consiste un transport de troupes? C'est une question de fait, dit avec raison Geffcken. Les militaires de réserve appelés sous les drapeaux dans leur pays, peuvent-ils être assimilés à des soldats? Avec Calvo et contre la plupart des auteurs (Bluntschli, Fiore, Thonifr, etc...) nous croyons que ce sont de véritables soldats. Ils ne sont ni commandés ni enregimentés, sans doute, mais des groupes de permissionnaires le sont-ils? D'ailleurs, il est de bonne guerre d'entraver la mobilisation d'un pays, car, de sa rapidité et de sa bonne marche, peuvent dépendre non seulement le lieu des combats (et donc des dévastations) mais même le sort de la guerre.

être sans cesse entravé par des colonnes sur route, par des ponts sautés, par toutes les organisations de la ligne de feu. Ces aéronefs, munis d'un signe spécial à déterminer (par exemple drapeau blanc) devront être inviolables.

— Au sujet des avions postaux, il serait désirable qu'un accord international précisât les points suivants : — caractéristiques (type et signe distinctif) des avions postaux.

— détermination exacte de ce que l'on entend par «correspondance postale».

— lieux où cette correspondance peut être déclarée inviolable.

— nature précise de cette inviolabilité.

Ces trois derniers points ont donné lieu à discussion au cours de la dernière guerre, à propos des paquebots-poste(1).

— Transports de matériel, vivres, armes et munitions :

Au cours de la guerre future, les appareils aériens contribueront au transport urgent de matériel, de vivres, armes, et munitions. Mais collaborant ainsi directement à la défense du territoire, ils courront tous les risques de guerre.

1. Cf. Fauchille. Traité II, p. 487 et p. 877.

Voir aussi le Règlement sur la télégraphie sans fil utilisée par les navires et ballons, soumis par M. Fauchille à la session de Gand de l'Institut de Droit international, en 1906 (Annuaire de l'Institut, t. XXI p. 320. Rapport Fauchille, idem, p. 84 et suiv. : art. 6, 7, 10.

b) La propriété privée et la propriété publique ennemies (1).

La circulation aérienne internationale prendra de jour en jour un développement plus considérable ; il est de l'intérêt de chaque Etat de le favoriser.

— Propriété privée ennemie :

Les aéronefs privés étrangers doivent être admis sur le territoire de l'Etat ; entre peuples civilisés au XX^e^ siècle les individus et personnes morales étrangères peuvent bénéficier de la jouissance des parties du domaine public, telles que routes, canaux chemins de fer, etc... à condition de respecter les règles douanières, sanitaires et de police, édictées par chaque Etat sous l'influence des nécessités fiscales, du souci de la santé, de l'ordre public et de la défense nationale.

Quel doit être le sort de la propriété privée ennemie sur terre en temps de guerre ?

Tous les auteurs modernes proclament le principe du respect, de l'inviolabilite, de la propriété privée ennemie «sous réserve des restrictions apportées par les nécessités de la lutte» (Pasquale Fiore)(2).

Sur mer, au contraire, la coutume internationale(3) a de tout temps admis la légitimité de la

1. Consulter Fauchille. Traité de Droit Intera tome II, p. 621, 622.
2. P. Fiore. Droit intern. codifié. art. 1063.
3. sauf l'exception de 1800 et les traités des 10 septembre 1875, 1er mai 1828 et du 26 février 1871.

saisie et de la confiscation du navire et de sa cargaison, si tous deux sont ennemis.

Faut-il assimiler la propriété privée aérienne à la propriété privée terrestre ou à la propriété privée maritime ? Les partisans de la première solution soutiennent que l'insaisissabilité de la propriété privée tend à s'appliquer dans tous les domaines ; pour admettre la seconde opinion, les auteurs se basent sur la facilité de transformation des aéronefs de commerce en aéronefs de guerre (Cf. plus haut) : la saisie d'aéronefs privés nuit en définitive à l'Etat lui-même, donc est légitime.

1°. — Quel sera donc le sort des *aéronefs privés* ennemis et des marchandises ennemies qui sont à leur bord ? Contrairement au sort subi par la propriété privée terrestre, la propriété privée aérienne, comme dans la guerre maritime, ne doit pas être inviolable. Avec M. Fauchille, nous croyons légitime la saisie des aéronefs privés, qui seront séquestrés et restitués à la paix sans indemnité ; les marchandises qu'ils portent resteront libres(1). De cette manière, les intérêts de l'Etat et ceux des particuliers seront sauvegardés. — Mais il reste bien certain qu'en cas de violation de blocus ou de transport de contrebande de guerre, et d'une manière générale, quand l'aéronef privé sera livré à des actes hostiles ou

1. Certains admettent la capture de la propriété privée ennemie ; sous la pression d'intérêts puissants cette opinion extrême semble actuellement se répandre dans les milieux politiques et financiers internationaux. L'impunité et même l'appui dont jouissent, en dépit des traités, le crime, le vol et la mauvaise foi augmentent leur force d'action au détriment de celle du droit.

aura été employé dans un but militaire, il y aura lieu à confiscation, soit de l'aéronef, soit de la cargaison, soit de l'un et de l'autre, selon les principes admis dans la guerre maritime.

Les marchandises ennemies ne sont pas saisissables sur aéronef ennemi ou neutre, — mais les aéronefs privés ennemis, au contraire des aéronefs privés neutres, le sont toujours, il s'ensuit donc que la détermination du caractère neutre ou ennemi présentera un grand intérêt au point de vue des aéronefs et non à celui de leur cargaison. Selon les décisions de la Conférence navale de Londres de 1908-1909, art. 57 et de la Conférence portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919, art. 5, 6, 7, 8, 9 et 10, nous pouvons déterminer le caractère neutre ou ennemi d'un aéronef par le signe distinctif de nationalité (pavillon, cocarde) qu'il a le droit de porter. Le signe sera celui de son ou de ses propriétaires, et non celui de leur domicile(1) (Cf. Piogey, thèse Paris, 1913. — Fauchille, Traité de Droit international public, tome II, p. 467).

Mais comment pourra s'opérer dans les airs cette saisie d'un aéronef ?(2) «En matière de navigation aérienne, à la différence de ce qui se passe en matière de navigation maritime, la visite n'est pas le préliminaire obligatoire du droit de

1. sur la validité ou la nullité de l'acquisition de la nationalité neutre par un aéronef ennemi. Cf. plus loin, chapitre de la neutralité.

2. Cf. Régime juridique des aérostats. Fauchille, nouveau rapport de 1911, art. 29 (devenu art. 26). Annuaire de l'Institut de Droit inter., 1911, p. 97 et suiv.

saisie ; actuellement elle est encore impossible, et d'ailleurs, n'est pas aussi nécessaire que sur mer. En effet, un belligérant, pour saisir un aéronef au-dessus de son territoire ou de celui de son adversaire, n'a pas à se préoccuper d'en vérifier la nationalité ; il sera toujours saisissable et devra donc être nécessairement amené à terre ; par un signal ou par télégraphie sans fil, il sera sommé de suivre l'aéronef visiteur et d'amerrir s'il s'agit d'hydravions, d'atterrir, s'il s'agit d'aéronefs terrestres. L'emploi des armes sera légitime contre l'aéronef récalcitrant, en cas de résistance par la force ou par la fuite.

Le droit de destruction, sur mer, est fondé sur l'intérêt du navire capteur ; dans les airs, la destruction d'un aéronef peut causer de grands dommages aux habitants par la chute de l'aéronef sur le sol, et cause certainement la mort de tout son équipage ; ce droit de destruction dans les airs ne devra donc être que la conséquence d'une contravention de l'aéronef à une obligation imposée par le droit des gens : attitude combative, ou fuite malgré sommations. Cette destruction ayant été voulue par l'aéronef lui-même ne donnera pas lieu à indemnité à son profit.

— Propriété publique ennemie non militaire.

Les aéronefs ennemis non militaires faisant en quelque sorte partie de l'Etat lui-même, doivent être soumis directement aux conséquences de la

guerre. Ils pourront donc être confisqués, détruits sans indemnité dans les mêmes conditions que les avions privés de l'ennemi. (Fauchille, traité II, n° 1440, 38).

N.-B. — Le droit de capture est reconnu aux belligérants même sur les aéronefs privés et les aéronefs publics ennemis, qui, par accident ou relâche forcée, tombent sur leur territoire. (Cf. Fauchille, id. n° 1440, 39).

Atténuations et exceptions au principe de destruction et de saisie :

a) L'indult.

1°. — Quelle est la situation des aéronefs privés belligérants se trouvant sur le territoire de l'ennemi à l'ouverture des hostilités, qui, ayant quitté leur dernier port de départ avant le commencement de la guerre sont parvenus sur ce territoire sans connaître les hostilités, ou qui sont rencontrés dans l'espace, ignorants de la guerre ? Pour préciser, nous devons nous inspirer des principes appliqués à propos des navires.

Une convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, adoptée le 18 octobre 1907, sous le n° VI par la 2e Conférence de la paix, *autorise* la pratique de l'indult ou délai de faveur(1) pour le belligérant dans le port duquel se trouve un navire ennemi ;

1. apparue pour la première fois en 1854, lors de la guerre de Crimée, où la France et l'Angleterre accordèrent aux navires russes, stationnés dans leurs ports un délai de six semaines pour se mettre en sûreté avec leurs cargaisons (Décl. franç. 27 mars 1854).

cette pratique ne constitue pas, pour lui, une obligation (art. 1, 2, 3). Le Manuel d'Oxford, 1913, art. 36 à 40, reconnaît un *droit* à la sortie dans un certain délai aux navires se trouvant ou entrant dans un port ennemi, ignorants des hostilités et fait échapper à toute saisie les navires rencontrés en mer, dans un certain délai, ignorants des hostilités.

La Convention VI de la Haye, du 18 octobre 1907, ne vise que les navires de commerce, tandis que le Manuel d'Oxford concerne d'une manière générale les navires privés et les navires publics. — Mais à la Haye (art. 5) comme à Oxford, ne doivent pas bénéficier de l'indult les «navires dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en bâtiments de guerre». Cette idée a dicté la conduite des grandes puissances belligérantes de 1914 : par un décret du 4 août 1914, la France donna 7 jours francs aux navires allemands pour sortir des ports français où ils se trouveraient et de ceux où ils étaient entrés sans connaître les hostilités, — mais refusa cette faveur non seulement aux navires transformables en bâtiments de guerre, mais à ceux affectés à un service public.

En ce qui concerne les aéronefs, cette idée doit conserver toute sa puissance : la concession d'un délai de faveur pour la sortie d'un aéronef ne pourra jamais être obligatoire ; — de l'avis d'hommes compétents (Cf. plus haut) la transformation rapide d'un aéronef civil en aéronef militaire est

possible ; de plus, les caractères et propriétés essentiels qui font d'un aéronef de commerce ou de plaisance un aéronef redoutable au point de vue combat, d'un aéronef de guerre, en un mot, ne sont pas actuellement très exactement précisées (Cf. plus haut, l'avis allemand, avril 1922). — Nous pouvons cependant affirmer que, par sa nature même, tout aéronef étranger transformable ou non, est dangereux pour l'Etat sur le territoire duquel il se trouve lors des hostilités. Un navire qui bénéficie de l'indult peut, «librement, immédiatement ou après un délai de faveur suffisant, gagner directement son port de destination ou tel autre port qui lui sera désigné»(1), sans grands dommages pour l'Etat qu'il quitte ; quelques hommes et du matériel (peut-être de peu d'utilité) rendus à l'adversaire, tel sera le prix de son geste. L'aéronef, lui, n'est asservi par aucun rivage ; l'avion le plus faible, le plus dépourvu d'armes, d'appareils divers (de T.S.F., de photographie, etc. aura toujours à sa disposition l'œil de son pilote qui, dans le voyage de retour pourrait faire d'intéressantes observations au point de vue de la défense nationale (mouvements de troupes, de trains, d'avions, etc..).

Aucun aéronef, quel qu'il soit, ne pourra donc avoir *droit* à un délai de faveur, mais si l'Etat belligérant le juge à propos, il pourra cependant lui en octroyer le bénéfice.

1. Expressions employées par l'art. 1 de la Convention de 1907 (VI).

Aucun aéronef privé ennemi, dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en aéronefs de guerre ne pourra avoir le bénéfice d'un délai de faveur.

Nous concluons donc ainsi, avec M. Fauchille(1)

Les aéronefs privés d'un des belligérants qui se trouvent sur le territoire ennemi à l'ouverture des hostilités ou qui sont arrivés dans l'ignorance de celles-ci, ne seront saisis et sequestrés sauf restitution à la paix, sans indemnité, que si un délai de faveur ne leur a pas été octroyé. Les aéronefs privés ennemis, qui ont quitté leur dernier port de départ avant le commencement des hostilités et qui sont rencontrés dans l'espace ignorants de celles-ci, pourront être saisis et sequestrés, sauf restitution, comme tous autres aéronefs privés ennemis, sans avoir droit à un délai de faveur.

Les aéronefs publics non militaires peuvent bénéficier du délai de faveur dans les mêmes conditions que les aeronefs privés.

b) Aéronefs chargés de missions scientifiques, religieuses ou philanthropiques, etc...

Les premiers, dont la mission scientifique peut être fort lointaine et présenter un intérêt très supérieur et général (ex. : aéronef équipé pour voyages d'exploration, de découverte, d'études astronomiques, etc...) ne doivent être ni saisis, ni détruits, ni entravés dans leur mission.

1. Nouveau rapport de 1911. Annuaire de l'Institut, t. XXIV, p. 88, 89.

Par ailleurs, il serait difficile d'interdire l'attaque par l'ennemi des aéronefs dont les études ou les expériences ont lieu sur le territoire belligérant, et peuvent avoir un intérêt militaire très réel. Il leur suffira d'être protégés par d'autres aéronefs armés, pendant la durée de leurs travaux.

Les aéronefs dont la mission est philanthropique devront rester inviolables.

— Dans cette 3e partie de notre étude, nous avons tracé à grands traits la conduite des hostilités aériennes entre belligérants ; au XXXIe Congrès de l'Association de droit international, tenu à Buenos-Ayres du 24 au 30 août 1922, l'«Aviation Committee» a communiqué sur ce sujet certaines conclusions, analogues aux nôtres, que nous croyons devoir citer intégralement :

Art. 1. — Est considérée comme guerre aérienne toute attaque faite en temps de guerre par un belligérant employant des appareils aériens de toutes classes ou objectifs, soit sur terre, sur mer ou en l'air.

Art. 2. — Les attaques doivent se diriger uniquement contre les objectifs militaires spécifiés; sont prohibées les attaques contre les villes, villages ou lieux peuplés.

Art. 3. — Les objectifs militaires visés à l'article précédent comprennent les centres navals et militaires, les dépôts et ouvrages militaires, ateliers, établissements, munitions et tout magasin ou arsenal de guerre, les chemins de fer, ponts de chemins de fer, comme les stations employées à fin militaire ou destinées à opérations de guerre.

Art. 4. — Sont prohibées les attaques contre les villes, villages ou lieux quelconques dans le but unique de terroriser la population civile.

Art. 5. — Sont prohibées les attaques aériennes contre les hôpitaux et navires-hôpitaux.

Art. 6. — Sont prohibées les attaques aériennes contre les navires marchands appartenant à un belligérant, à moins que ces navires n'aient attaqué l'avion les premiers, l'avion ayant toujours le droit de visite et la faculté

de détenir le navire marchand ainsi que le droit de l'attaquer en cas de résistance ou de tentative d'éviter la visite.

ART. 7. — Lorsqu'une ville, village ou lieu quelconque est attaqué par des forces terrestres d'un État belligérant et que l'ennemi résiste à cette attaque, la force attaquante pourra légalement employer des appareils aériens dans le but de contribuer à l'attaque.

ART. 8. — Les lois habituelles de la guerre, applicables selon le cas à la guerre sur terre ou sur mer, pourront être appliquées à la guerre aérienne en addition aux présents articles.

Le droit de prise applicable en cas de prise navale sera également applicable en cas de prise aérienne.

(Cité par W. A. RUTGERS, dans la *Revue de Droit international*, 1922, nos 5 et 6, p. 530).

2. — LA GUERRE AÉRIENNE DANS SES RAPPORTS AVEC LES NEUTRES.

A. — Notions préliminaires

a) La neutralité en général.

En principe, la neutralité est l'exercice de droit à la liberté et à l'indépendance appartenant à chaque Etat ;(1) mais neutralité n'est pas synonyme d'indifférence. Des intérêts d'ordres divers, déclare Pradier-Fodéré(2), peuvent déterminer des courants de sympathie ou d'antipathie qui, à la condition de ne pas se manifester par des faits n'empêchent pas la continuation de l'état pacifique de telles puissances envers chacun des belligérants.

Le droit de la neutralité a, depuis 1900, été

1 Fauchille, traité II. 1443.

2. Pradier-Fodéré, op. cit., t. VIII, n° 3224, p. 872.

particulièrement étudié par les jurisconsultes et les gouvernements (1).

La guerre de 1914 a fourni d'importants renseignements à ce sujet : — il est à remarquer, tout d'abord, que, «si, pendant la grande guerre, les belligérants réclamèrent sans cesse des neutres l'accomplissement strict de leurs devoirs, ils portèrent souvent plus au moins atteinte à leurs droits, notamment par des blocus étendus, comprenant même des pays neutres, par la saisie de marchandises ennemies voyageant sous pavillon neutre, par l'établissement de listes démesurées d'articles de contrebande de guerre, par une censure étroite de la correspondance postale ou télégraphique, surtout par la guerre sous-marine». (Cf. Fauchille, traité, tome II, n° 1446, 8).

— les cas de neutralité se sont présentés dans la pratique sous des aspects très nombreux et différents ; donc la réglementation des questions soulevées dépend pour une grande part des conditions géographiques et continentales des pays neutres.

— enfin, la guerre de 1914 a démontré l'importance des lacunes existant dans les lois de la neutralité actuellement en vigueur (2).

Bien plus, la Société des Nations établit au point de vue du droit de la neutralité une différence

1. R.D.I.P., t. XXV, p. 233. Projet américain relatif à la neutralité maritime garantissant les droits des neutres en compromettant quelque peu ceux des belligérants.

2. Cf. Fauchille, traité II, n° 1446, 10 et le projet américain de 1916 sur la guerre maritime.

entre les belligérants d'après la légitimité de leur cause(1).

Quoi qu'il en soit, le droit de la guerre, nous l'avons vu, ne souffre des actes d'hostilités que dans le domaine des belligérants et sur la haute mer.

La flotte aérienne, force de guerre, licite, devra observer ce principe et l'espace aérien situé au-dessus du territoire des neutres sera défendu aux belligérants qui ne pourront leur servir ni de théâtre de guerre ni de base de leurs opérations de guerre.

Mais le droit de neutralité diffère selon qu'il s'agit de la guerre sur terre ou de la guerre sur mer. Quelles règles devront commander à la guerre aérienne dans ses rapports avec les neutres ? — D'une manière générale, la guerre aérienne devra suivre le sort de la guerre, maritime ou terrestre, à laquelle elle se rattache.

L'examen de chaque cas particulier nous permettra plus sûrement le choix d'une solution.

Après avoir examiné quels sont les aéronefs neutres et ce qu'ils deviennent lors de la déclaration de guerre, nous étudierons les devoirs et les droits des Etats neutres envers les belligérants au cours des hostilités aériennes, dans ses trois buts :

renseigner,
détruire,
transporter.

1. Cf. La Société des Nations et la neutralité. R.D.I.P. 2e série, t. II, p. 153.

b) Aéronefs neutres :

— caractère neutre des aéronefs :

Aux termes de l'article 57 de la Conférence navale de Londres de 1908-1909, de l'article 27 des Instructions françaises du 19 décembre 1912, etc. (n.1 p.196), ce caractère est déterminé pour les navires par le signe distinctif de nationalité (pavillon, cocarde...) qu'ils ont le droit de porter. Il en sera de même pour les aéronefs ; la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1909, le précise dans son chapitre 2 : «Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la section I (c) de l'annexe A» , (art. 6) ; «Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat». (art. 7) — «Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire». (art. 10).

Les principes de la Déclaration de Londres(1) peuvent également être appliqués pour déterminer la validité ou la nullité de l'acquisition de la nationalité neutre d'un aéronef ennemi, selon que le

1. Non ratifiée, mais adoptée par la plupart des Etats dans leurs décrets postérieurs à la déclaration de guerre d'août 1914.

transfert sous pavillon neutre est antérieur ou postérieur à l'ouverture des hostilités (1).

— sort des aéronefs neutres :

a) A la déclaration de guerre, quelle sera donc la situation des aéronefs neutres se trouvant sur le territoire d'un pays belligérant ?

Comme ceux qui appartiennent aux nationaux de ce pays, ils pourront être réquisitionnés moyennant indemnité ; en matière aérienne, en effet, pas plus qu'en matière terrestre ou maritime, il n'existe de prime à la neutralité. C'est là une application des règles de droit commun. (Cf. Fauchille — Nouveau rapport de 1911, art. 32 (devenu art. 28).

b) Quelle conduite devront avoir les belligérants vis à vis des aéronefs neutres rencontrés dans leur atmosphère ou au-dessus de la pleine mer ?

Le droit des belligérants sur les aéronefs neutres rencontrés dans leur atmosphère dépend du droit qu'il faut reconnaître à l'Etat sous-jacent sur l'air qui l'environne. Pour nous, ce droit est absolu, et avec MM. Fauchille, Holland, Meurer, Alberic Rolin, le Moyne, Spaight, nous soutenons donc qu'il est logique «d'interdire absolument aux aéronefs des neutres la navigation dans toutes les fractions de l'espace qui domine le territoire des Etats belligérants, ainsi que dans un certain rayon (11.000 mètres) à compter de leurs côtes» (1).

1. Cf. idem. art. 55 et 56 de la Déclaration de Londres du 26 février 1909, art. 108 et suivant des Instructions françaises du 19 décembre 1912, art. 12 et suivants de l'Ordonnance des Priees allemandes, du 30 septembre 1909, art. 51 et 52 du Manuel d'Oxford 1913.

2. Termes employés par M. Fauchille. (Rapport, art. 22).

— et cela pour éviter d'indiscrètes observations de mouvements et d'emplacements de troupes.

L'expérience confirme cette opinion ; au cours de la guerre de 1914-1919, la navigation des neutres au-dessus des territoires belligérants fut interdite tant par les Etats belligérants que par les neutres eux-mêmes, et, en fait, aucun survol ne s'est produit. (Fauchille — Traité de Droit International public. Tome II, p. 775).

Les sanctions de cette interdiction seront la réquisition, la saisie, la confiscation, même la destruction des appareils et la poursuite de l'équipage pour crime d'espionnage, s'il y a lieu.

— Au-dessus de la pleine mer, la visite, inutile vis à vis des aéronefs ennemis (qui sont toujours saisissables, au-dessus de la mer comme au-dessus de la terre) offre quelques difficultés pour les aéronefs neutres ; deux situations peuvent se présenter :

a) «le belligérant qui rencontre au-dessus de la mer un de ces aéronefs veut s'assurer qu'il ne transporte pas de la contrebande de guerre ou ne fait pas œuvre hostile». (Fauchille, traité nº 1440, 36). Dans ce cas, la visite n'est pas indispensable, car, si l'aéronef, malgré les vérifications qui peuvent avoir lieu sur son terrain de départ, transporte de la contrebande, il devra s'approcher du territoire de l'Etat belligérant auquel cette contrebande est destinée et essaiera d'y pénétrer ; s'il a été suivi, ou s'il est alors rencontré par l'ennemi de cet Etat, il y aura contre lui présomption d'assistance hostile et sera donc susceptible de saisie.

Dans le cas du «voyage continu», la visite aérienne est nécessaire aux belligérants pour la protection de leurs intérêts ; ils devront toujours pouvoir ordonner à l'aéronef suspecté d'amerrir ou de les suivre dans un de leurs ports ; de plus il restera toujours la possibilité de s'emparer de la contrebande ou des passagers hostiles transportés dans la deuxième partie du voyage ; si elle a lieu par terre, par les moyens de la guerre terrestre, si elle a lieu par mer, par les moyens de la guerre maritime.

b) Le belligérant qui rencontre au-dessus de la mer un aéronef portant une marque neutre veut s'assurer que celui-ci n'est pas un aéronef ennemi camouflé. Il faut reconnaître le droit au belligérant de se saisir de l'aéronef supposé neutre, en vertu de la présomption d'assistance hostile, lorsqu'il viendra naviguer au-dessus du territoire de son adversaire. (Cf. Fauchille. Nouveau rapport de 1911, p. 99 et 100).

Il est à prévoir, en effet, que le développement de l'aéronautique entraînera une extension considérable de la contrebande de guerre.

La vieille loi de la guerre s'efforçait de distinguer, au moins en théorie, les forces armées et la population civile non armée(1). Elle cherchait à adoucir les souffrances de cette dernière en assurant à la propriété privée certaines immunités

1. Cf. Garner. La Reconstitution du Droit international. R.D.I.P., septembre 1921, p. 425.

pour la préserver de la capture et de la confiscation, et en autorisant librement le transport des marchandises destinées au maintien de la vie économique des non-combattants.

Or, nous avons constaté qu'en fait pendant les guerres de nations telles que celle d'hier et celle de demain, il y avait fort peu de non-combattants. L'expérience de 1914-1918 a démontré l'arbitraire de la discusssion entre la contrebande conditionnelle et la contrebande absolue : les gouvernements anglais et français l'ont pratiquement abolie en publiant une seule liste contenant des centaines d'articles, pouvant tous servir à la fois les intérêts militaires et économiques de l'ennemi : les lois qui régissent le transport de la contrebande absolue furent appliquées au transport de ces articles (1) — Peu importait l'usage intentionnel de ces marchandises, la destination ennemie suffisait à justifier leur saisie (2).

Les aéronefs neutres, nous l'avons vu, ne doivent pas survoler les territoires des Etats belligérants ; il n'y aura donc vraiment acte de contrebande que dans le cas d'un voyage continu, d'un pays neutre

1. Liste française du 25 octobre 1918, comprenant 67 numéros de contrebande absolue. Liste anglaise du 13 avril 1916, supprimant toute distinction entre les deux sortes de contrebande, car, disait le ministre des affaires étrangères, « aucune distinction ne peut être réellement faite maintenant entre les forces armées et la population civile ». — 169 articles différents.

2. Dès le temps de paix, aux termes de l'art. 26 de la Convention du 13 oct. 1919, le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre, est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

à un autre pays neutre, d'où les marchandises seront envoyées par terre ou par mer à un territoire contigu de l'ennemi.

L'ancien droit reconnaissait la légalité de ce commerce entre un port neutre et un port belligérant, si les marchandises étaient débarquées dans un port neutre intermédiaire.

Acceptable lors du temps de Lord Stowell (sir William Scott) quand les moyens de transport par terre étaient médiocres et peu développés, cette théorie du voyage continu est inapplicable dans les conditions de la guerre moderne.

La nature et la destination finale, réelle, des marchandises sont donc les conditions les plus logiques de leur possibilité de capture. Les belligérants devront donc avoir le droit d'intercepter non seulement le transport direct de contrebande vers l'ennemi, mais encore le transport indirect par des ports neutres situés près de la frontière ennemie. Ce droit sera d'ailleurs exercé dans la pratique par les belligérants qui en ont le pouvoir. L'expédition des marchandises entre neutres et belligérants reste libre en principe, mais le belligérant ne saurait permettre que les neutres envoient par mer à son ennemi des choses destinées à aider la continuation de la guerre. Empêcher la contrebande de guerre, bloquer les ports ennemis sont actes licites de la part des belligérants. De grandes facilités de visite et de recherche devront donc leur être accordées, et il appartiendra aux Etats neutres d'avertir leurs sujets des risques et périls de leurs entreprises de transport (Cf. Fauchille, traité

II, n° 1493). Quant aux marchandises ennemies se trouvant à bord d'aéronefs ennemis, il y aura lieu de distinguer entre les objets qui figurent sur les listes d'articles de contrebande et ceux qui n'y figurent pas. Les premiers, à la différence des seconds, seront susceptibles de saisie.

En somme au point de vue de la contrebande comme au point de vue de l'assistance hostile (contrebande par analogie) que sont présumés donner les aéronefs neutres circulant au-dessus des Etats belligérants, on doit soumettre les aéronefs aux mêmes règles que les navires. (Déclaration de Londres du 26 février 1909).

— En matière de *blocus*, l'emploi des sous-marins, des mines et des avions, au cours de la dernière guerre, a bouleversé la notion classique du blocus, telle que la comprenaient les Déclarations de Paris et de Londres ; il consistait alors en un cordon de croiseurs stationnant au large immédiat des lieux visés par le blocus. Actuellement, le concours des neutres est de plus en plus indispensable à la vie des peuples, d'où un grand intérêt pour l'adversaire à empêcher absolument les relations commerciales des neutres avec l'ennemi. (Fauchille, traité II n° 1656, 25) — C'est le pays ennemi tout entier qu'il faut fermer, non seulement par des bâtiments stationnés ou croisant à proximité de la côte, mais encore par des escadres battant toutes les mers du globe à la recherche des navires dont la destruction pour le pays bloqué est constatée ou présumée.

Le développement de l'aéronautique commerciale est fort susceptible de nuire au blocus maritime ; les avions neutres transporteront, de jour, de nuit des marchandises en territoire bloqué ; le belligérant devra donc procéder à des poursuites aériennes et user contre eux de ses canons anti-aériens et de ses escadrilles de chasse.

Dans les airs comme sur la mer, pourtant, il n'y a pas lieu de pratiquer la visite à l'égard des aéronefs neutres convoyés par un ou plusieurs aéronefs militaires de leur nation ; - mais le droit de saisie doit être reconnu aux belligérants même sur les aéronefs neutres(1) qui, par accident ou relâche forcée tombent sur le territoire. (Fauchille, traité II, nº 1671-5 1691-4).

B. — Devoirs et droits des Etats neutres par rapport aux aéronefs privés belligérants.

Les Etats neutres ont-ils le droit d'interdire dans leur atmosphère la navigation des aéronefs commerciaux, ou plus généralement, des aéronefs privés belligérants ?

M. Fauchille, fidèle à sa théorie de l'air libre, prétend que non, car, dit-il, «si on devait le leur accorder, cela reviendrait à supprimer pour ainsi dire complètement en temps de guerre la navigation aérienne des belligérants». Nous n'estimons pas cette raison suffisamment puissante pour imposer aux neutres la circulation au-dessus de leur territoire, d'appareils aériens belligérants pouvant voir, observer, causer des dommages ; que feront des aéronefs ennemis se rencontrant en territoire

1. Comme pour les aéronefs privés ou publics ennemis.

neutre ? Evidemment, un Etat neutre pourra toujours permettre aux aéronefs privés ou commerciaux belligérants de survoler son territoire, mais ce ne peut être pour eux un droit initial(1) ; d'ailleurs, en temps de guerre, existera-t-il encore chez les belligérants des aéronefs commerciaux ? Ne seront-ils pas militarisés dès la mobilisation ? (Cf. plus haut).

Nous croyons plus logique et plus vraie l'opinion de Kaufmann, qui reconnaît un pareil droit aux Etats neutres. Ses observations générales à la session de Madrid étaient ainsi libellées :

2) Il doit être interdit aux aérostats de faire, au-dessus du territoire d'un Etat neutre, dans l'intérêt d'un des belligérants, des observations regardant l'adversaire de celui-ci.

3) Les Etats neutres doivent avoir le droit d'interdire la circulation des aérostats privés (et publics non militaires) des Etats belligérants au-dessus de leurs territoires. Les faits de la guerre de 1914-1918 lui ont d'ailleurs donné raison : par arrêté royal du 4 août 1914, le gouvernement des

1. Le survol d'un Etat neutre est-il une atteinte au droit des neutres? La solution de ce problème dépend donc de la réponse à la question de la souveraineté de l'Etat sur son domaine aérien. Rappelons que veulent l'air absolument libre, international : Wheaton, Bluntschli, Pradier-Fœderé, Fiore, Stephen et Nys. L'air libre au-dessus d'une certaine zone territoriale : (Fauchille, qui fixe cette zone à 1500 mètres), Rollan', Bonnefoy, Mérignhac, Gareis, Despagnet et Oppenheim. L'air libre, mais contrôlé à une hauteur indéfinie par l'Etat sous-jacent : Stranz, Meili et l'Institut de Droit international. L'Etat, souverain absolu sur son atmosphère (domaine aérien) Rivier, Pietri, Von Liszt, von Holtzendorff, Chrétien, Hilty et von Bar. (Cette opinion est la nôtre). L'Etat souverain absolu mais soumis à un droit de libre passage : Grunwald, Meurer, Meyer (A), Ullmann, Zittelmann, Cattelani, Westlake, Hazeltine, Holland, Baldwin, Wilson, etc..

Pays-Bas interdit le passage des frontières du pays par des aviateurs n'appartenant pas aux forces de terre et de mer néerlandaises. L'article 110 du Code pénal prévoyait même dans ce cas une sanction pénale. La Suisse, par des instructions militaires des 4, 10 août 1914 et du 22 avril 1916, imita cet exemple et créa même des zones frontières que ne devait survoler aucun avion suisse. Les Etats Unis, par leur proclamation du 13 novembre 1914 relative au Canal de Panama «interdirent aux aéronefs d'une puissance belligérante, publics ou privés, d'atterrir ou de s'élever à l'intérieur de la juridiction des Etats-Unis dans la zone du canal ou de passer dans l'espace aérien au-dessus des terres et des eaux à l'intérieur de la dite juridiction». L'Institut américain de droit international, dans son projet de 1917 sur la neutralité maritime, déclara que «les aéroplanes, dirigeables ou aéroplanes des pays belligérants ne pourront survoler le territoire ou la mer juridictionnelle des puissances neutres», à peine de confiscation de l'appareil si possible, et, en tous cas, du payement d'une indemnité (art. 20)(1).

— S'il se trouve en territoire neutre, lors des hostilités, des avions commerciaux belligérants, le gouvernement neutre, selon les règles coutumières de droit international consacrées par l'article 8 de la Convention de la Haye de 1907, devra user des moyens dont il dispose pour empêcher «l'équi-

1. Cf. Fauchille, traité II, n° 1476, 16 1495-2.

pement ou l'armement de tout appareil aérien qu'il a des motifs raisonnables de croire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles contre une puissance avec laquelle il est en paix. Avec le gouvernement de Berlin, il nous semble plus logique, en effet, de considérer les aéronefs, dont la puissance et le rayon d'action augmenteront sans cesse, non comme des armes, munitions et choses nécessaires à l'armée ou à la flotte (1), mais comme de véritables navires.

C. — L'aviation militaire belligérante et les neutres au cours des hostilités, dans ses trois buts :

a) renseigner :

Respect du territoire neutre.

Incontestablement, les Etats neutres ont le droit de faire respecter leur neutralité par les belligérants ; (l'art. 10 de la Ve Convention de la Haye, du 18 octobre 1907 le dit nettement : Ne peut être considéré comme un acte hostile le fait par une puissance neutre, de repousser, même par la force, les atteintes à sa neutralité ». Or, la simple circulation d'aéronefs militaires belligérants est-elle une atteinte à cette neutralité ? Un Etat neutre doit-il s'y opposer ? Les réponses varient suivant les solutions données au problème général des

1. dont une puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit pour le compte de l'un ou de l'autre des belligérants (art. 7 de la XIIIe Convention de la Haye 1907). (Avis de la France en 1911, de la Hollande et des Etat-Unis au cours de la guerre de 1914-1919).

droits des Etats sur l'espace qui les domine. Etant partisan de la souveraineté de l'Etat sur son espace aérien, nous en avons conclu que les règles de la guerre terrestre devaient s'appliquer, si possible, aux opérations aériennes continentales et les règles de la guerre maritime, si possible, aux opérations aériennes maritimes.

Or, dans la guerre continentale, une puissance neutre ne peut recevoir sur son territoire des troupes appartenant aux armées belligérantes (Ve Convention de la Haye,1907, art. 11) ; au contraire, dans la guerre maritime, la neutralité d'une puissance n'est pas compromise par le simple passage dans ses eaux territoriales des navires de guerre belligérants (La Haye, 1907,art. 10 XIIIe Convention.

Plusieurs systèmes sont en présence ; celui de M. Fauchille, exposé dans son «Nouveau rapport de 1911» p. 60 sqq), peut se résumer ainsi :

Circulation admise avec autorisation»

En principe, les belligérants demeurent dans l'état de paix (modifié cependant, mais état de paix malgré tout) vis-à-vis des neutres ; ce sont donc les règles du temps de paix qu'il y a lieu d'appliquer dans leurs rapports ; or, en temps de paix, la circulation aérienne est libre, soumise seulement aux restrictions qu'imposent les droits nécessaires à la conservation de l'Etat sous-jacent.

Donc, en principe, les aéronefs de guerre belligérants peuvent circuler dans l'atmosphère d'un Etat neutre.

Mais, *en pratique*, les aérostats militaires sont chargés d'un service qui constitue une fonction d'Etat, fonction qui ne peut être remplie qu'aux endroits soumis à l'autorité de cet Etat. Le passage des aéronefs militaires doit donc être subordonné à l'autorisation de l'Etat sous-jacent qui a, tout au moins, sur son atmosphère (espace aérien) certains pouvoirs de police exigés par son droit de conservation. Cette autorisation ne constitue pas une violation des devoirs de la neutralité, pourvu qu'elle soit accordée ou refusée aux deux belligérants. A remarquer, d'ailleurs, que la circulation des aéronefs en temps de guerre sera soumise aux mêmes restrictions qu'en temps de paix (respect des régions interdites — pas d'actes dommageables).

Un deuxième système, soutenu par les auteurs qui reconnaissent à l'Etat un droit de souveraineté sur son espace aérien(1) et considèrent l'atmosphère comme une partie de son territoire, interdit absolument aux aéronefs belligérants la circulation dans l'espace aérien des Etats neutres. Le simple passage d'aéronefs peut n'être pas inoffensif : observations, photographies, chutes, peuvent causer des dommages ; des aviateurs belligérants peuvent se rencontrer au-dessus du territoire neutre ; y aura-t-il combat ? — Le passage au-dessus du territoire neutre peut d'ailleurs procurer à l'un des belligérants des avantages immenses,

1. Bellanger (La guerre aérienne) — Grosvalet, Spaight, Mérignhac, Rolland, Kaufmann, Le Moyne. Cf. plus haut.

en lui permettant d'arriver rapidement et sûrement au-dessus du territoire ennemi. (Ex.: la Hollande se trouvait en 1914-1918 sur le chemin le plus court entre l'Allemagne et l'Angleterre).

Un troisième système combine les règles contraires de la guerre terrestre et de la guerre maritime: un Etat neutre peut autoriser la traversée de ses eaux territoriales par les navires belligérants, — pourquoi traiter différemment les aéronefs circulant dans l'air dominant ces eaux? le survol des eaux n'offre pas autant d'inconvénients que le survol des territoires. Il ne peut causer de dommages aux non-combattants. Les Etats neutres seront donc libres de l'admettre au-dessus de leur mer territoriale. Evidemment, ils pourront l'interdire s'ils jugent le survol dangereux ou indiscret à l'égard de leurs défenses sous-marines (1).

— Quant au passage au-dessus du territoire continental, il sera interdit. Telle est l'opinion de M. Hazeltine, dans «The law of the air» — 1911 et de Melle Lycklama à Nijeholt (Airsovereignty) Elle nous semble simple, logique, et d'accord avec les principes fondamentaux du droit de la guerre.

Comment les Etats neutres pourront-ils assurer le respect de leur air territorial et maritime? Quand des aéronefs, contrairement au droit ou malgré sa défense, pénétreront dans son atmosphère, les troupes de l'Etat neutre «leur donne-

1. Vue d'avion, même à une très grande hauteur, la mer a, en effet, une transparence remarquable et toute organisation sous-marine (réseaux, mines, etc.) peut être immédiatement découverte, en un seul vol, par observation directe ou photographie.

ront l'ordre de s'éloigner par des signaux sur le compte desquels ils ne pourront se méprendre, par exemple en tirant un ou plusieurs coups de semonce» (1); s'ils n'obéissent pas à cet ordre, ils devront être chassés de cette atmosphère interdite par la force, c'est-à-dire par les avions de chasse, les canons et les mitrailleuses des troupes de l'Etat neutre.

En fait, d'ailleurs, c'est l'interdiction de tout survol des territoires continentaux comme des eaux territoriales, qui fut adoptée par les Etats neutres au cours de la guerre de 1914-1918 ; la Suisse, dans ses Instructions militaires des 4 et 10 août 1914, puis du 22 avril 1916, la Hollande, par un arrêté royal du 3 août 1914, interdirent aux aviateurs étrangers de survoler leur territoire. Ces deux pays neutres étaient les plus exposés à des violations de leur espace aérien par des aéronefs belligérants et prouvèrent que leur interdiction n'était pas de pure forme : en avertissement et en sanction, l'emploi des armes fut ordonné ; les troupes suisses tirèrent sur des avions militaires allemands, anglais, italiens et français. Les Hollandais canonnèrent à plusieurs reprises des zeppelins et avions de retour de leurs raids d'Angleterre (cf. plus haut) — Les Danois, Roumains et Suédois firent de même.

Et les Etats belligérants ne protestèrent pas contre ces interdictions et ces attaques, ce qui

1. Fauchille. Traité II, p. 705

semble indiquer que tous, neutres ou non, ont admis leur souveraineté sur leur espace aérien (Cf. plus haut, proclamation des Etats-Unis du 13 nov. 1914).

Si, malgré les défenses et la force dirigées contre eux, des aéronefs belligérants survolent des Etats neutres, ils courront toujours le risque d'atterrissages forcés. Dans ce cas, quelle sera leur situation ?

D'une manière générale, quel sera le sort des aviateurs belligérants atterrissant en territoire neutre ?

Si nous appliquons les règles de la guerre maritime, édictées par la XIIIe Convention de la Haye de 1907 pour les navires de guerre belligérants qui usent de l'hospitalité neutre, les aéronefs militaires belligérants ne devront pas, en principe, demeurer plus de 24 heures en territoire neutre à moins que leurs avaries ou l'état de l'atmosphère n'empêchent leur départ dans ce délai ; par humanité, l'Etat neutre devra leur permettre les réparations ou le ravitaillement indispensables à leur voyage de retour vers le point le plus rapproché de leur pays ou d'un pays allié au leur. Ce système a trouvé des défenseurs en MM. Guibé, Bellanger et Fauchille (Rapport 1911).

Si nous appliquons les règles de la guerre terrestre de la Ve Convention de la Haye de 1907, les aéronefs militaires belligérants qui atterrissent en territoire neutre doivent être «séquestrés avec leur matériel, leurs armes et générale-

ment tout ce qu'ils portent à bord pouvant servir à des fins de guerre, et leur équipage doit être arrêté et interné jusqu'à la fin des hostilités».

Si nous consultons l'expérience de la guerre, nous constatons que toujours et par tous les neutres, c'est la règle de l'internement qui fut mise en pratique, que l'aéronef se soit réfugié en territoire neutre pour échapper à la poursuite d'un ennemi, qu'il ait atterri sur ce territoire sciemment ou pour une cause de hasard — (brume et panne, ou avarie), en un mot, qu'il se trouve chez le neutre, volontairement ou non, jamais il n'a recouvré sa liberté, après avoir obtenu l'hospitalité. La Hollande interna en décembre 1914 des aviateurs anglais obligés d'atterrir à Breskem, et en avril 1915, des aviateurs allemands(1). Le 27 juin 1915, la Suisse interna l'aviateur Gilbert, resté en panne au retour d'un raid sur Friedrichshafen. Gilbert s'évada, rejoignit la France, mais le Ministre de la guerre lui ordonna de retourner en Suisse, ce qui prouve que le gouvernement français admettait ces pratiques d'internement. — La Bulgarie, la Roumanie, agirent de même en juin 1915 et janvier 1916 ; le Luxembourg laissa libres sur son territoire, mais tenus sur parole de ne pas s'évader, les aviateurs français et anglais qui y avaient atterri. Les Hollandais empêchèrent même de repartir des aviateurs prêts à reprendre leur vol. — Les appareils, eux, furent toujours saisis et séquestrés.

1. Cf. Rolland R.D.I.P. 1916, p. 382 à 586.

Les neutres ne peuvent, en effet, favoriser un belligérant aux dépens de son adversaire et manquer ainsi aux devoirs de la neutralité. Peu importe la cause de l'atterrissage ; ce sont aux règles de la guerre terrestre qu'il convient de recourir, car «l'équipage de l'aéronef prend contact avec le sol, alors que celui d'un navire peut ne point le toucher». (Fauchille ,traité II, p. 768) — Avec la coutume internationale, avec MM. Fauchille (1922) Rolland, Mérignhac, Catellani, Spaight, Le Moyne, Grosvalet nous croyons donc plus logique et plus juste l'application dans ce cas des règles de la guerre terrestre.

Si des aéronefs belligérants amerrissent dans les eaux territoriales d'un pays neutre qui n'en a pas autorisé le survol, les autorités neutres devront les secourir, mais ne devront pas les libérer ensuite.Et cela pour être d'accord entre les principes fondamentaux d'humanité et ceux de la neutralité. «Si des neutres doivent sauver des militaires en péril, ils ne peuvent aider un belligérant au détriment de son adversaire en restituant au premier les unités qui, sans leur intervention, eussent été perdues pour lui». (1). De plus, les observations faites par des aéronautes peuvent être beaucoup plus dangereuses que celles des marins venant de la haute mer. Ce fut encore la solution adoptée par le Danemark qui interna les aviateurs tombés en mer en décembre 1914 près de l'Ile de

1. Cf.Le Temps du 2 et du 8 decembre 1914.

Fanö(1), et saisit leur appareil(2). Au contraire, lors de la chute du zeppelin L. 20, désemparé, sur les côtes de Norvège, le 6 mai 1916, le gouvernement norvégien remit en liberté les naufragés, comme s'il s'était agi de navires de guerre(3).

Quel est le devoir des neutres recueillant en pleine mer des aéronautes militaires belligérants ? L'article 11 de la Convention de Bruxelles, sur l'assistance et le sauvetage maritimes décide que «tout capitaine est tenu, autant qu'il le peut faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre». C'est donc pour les navires et aéronefs neutres un devoir moral de recueillir les aviateurs belligérants perdus en mer.

Mais ces aviateurs sont des combattants ; or, les devoirs de la neutralité commandent aux neutres de s'abstenir de toute immixtion dans les hostilités ; et ce serait une véritable aide à l'un des belligérants de remettre en liberté les aéronautes militaires recueillis. Pour être d'accord avec les principes d'humanité et les principes de neutralité, et même les solutions de la Convention de la Haye de 1907, les autorités neutres devront donc séquestrer les appareils et interner les aviateurs.

Au cours de la guerre de 1914-1918, la Hollande eut une conduite assez variable : elle seques-

1. Cf. Le Temps du 2 et du 8 décembre 1914.
1. id. 13 décembre 1915.
3. id. 13 mai 1916.

tra toujours les appareils ; quant aux passagers naufragés, elle interna ceux qui avaient été recueillis par un de ses navires *de guerre* et libéra ceux qui l'avaient été par des navires *marchands* (1) — en août 1914, l'équipage d'un hydravion allemand jeté sur la côte de l'Ile de Schiermonnikoog fut interné.

b) détruire :

— Si, entre belligérants, les aéronefs ont le droit de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer ou de la mer territoriale, en revanche, il leur est interdit d'accomplir des actes hostiles, d'observation ou de destruction, susceptibles d'entraîner la chute de projectiles et, d'une manière générale, de causer des dommages au-dessus des parties de territoire ou de mer qui ont été neutralisées, ainsi qu'au-dessus du territoire continental des Etats neutres, à quelque hauteur que ce soit, et à proximité des côtes de ces Etats, dans un rayon déterminé par la force du canon de leurs aéronefs. (P. Fauchille. Rapport de 1911. Ann. I.D.I. 1911, p. 28). Cela résulte des droits que nous avons reconnus à l'Etat sur l'espace aérien qui le domine.

L'Etat neutre ne peut, d'autre part, autoriser sur son propre territoire le passage des armées

1. Cas du vapeur Vlissingen recueillant en pleine mer un avion allemand, en 1918.

d'un belligérant(1). «La concession de ce passage constituerait de la part de l'Etat neutre une évidente violation des devoirs de neutralité, une véritable participation à la lutte, en favorisant, par ce passage, les mouvements des armées et les conceptions stratégiques du belligérant : l'adversaire serait en droit de traiter en ennemi ce prétendu neutre.

— Accorder le passage simultanément aux deux adversaires serait ouvrir le territoire neutre aux hostilités et presque toujours, sous une fausse apparence d'égalité, favoriser une partie contre l'autre, car la situation du territoire neutre se prêtera toujours plus facilement aux opérations de l'un que de l'autre belligérant». (Heffter, cité par Fauchille, Guerre et neutralité, tome II, p. 670)(1).

Ces principes doivent être appliqués au passage d'appareils aériens au-dessus des Etats neutres. Ils l'ont d'ailleurs été lors de la guerre de 1914-1918.

L'Etat neutre a le droit de faire respecter sa neutralité par les belligérants ; la guerre aérienne, nous l'avons vu, ne peut être limitée à la zone des combats ; — de même que sur terre et sur mer, dans les airs les neutres ne pourront se plaindre des conséquences indirectes des combats aériens

1. Cf. Bulmering. Du passage de troupes ou de materiel de guerre des belligérants sur le territoire neutre en temps de guerre. R.I.D.P. t. XXI, p. 117 Dumas, idem, R.I.D.P. t. XVI, p. 289 Duplessix, idem, R.I.D.P. t. XVI p. 000.

réguliers. Mais si des aéronefs, non seulement survolaient, au mépris du droit, un territoire et des eaux neutres, mais encore y lançaient des projectiles ou bombardaient spécialement des propriétés privées neutres en territoire ennemi ou en pleine mer, — cela constituerait des actes de guerre illégitimes donnant droit à réparation.

«Lorsqu'un Etat neutre a été, au mépris du droit, occupé par un des belligérants, l'adversaire de celui-ci peut porter la guerre aérienne au-dessus du territoire de cet Etat: celui-ci, à raison de l'occupation qui en est faite, peut être traité comme territoire ennemi». (Fauchille)(1). C'est pourquoi l'Allemagne, ayant envahi le grand-duché de Luxembourg, ne pouvait protester, comme elle le fit le 5 octobre 1915, contre le jet de bombes à Luxembourg par des aviateurs français.

c) transporter:

— blessés.

Peut-on autoriser le passage des convois de blessés et des malades belligérants au-dessus du territoire neutre? La Déclaration de Bruxelles, le Manuel d'Oxford, les Conventions de la Haye, ont déclaré que les puissances neutres *pourraient* autoriser le passage sur leur territoire des blessés et malades belligérants, à condition que les convois ne transportent ni personnel, ni matériel de guerre. Les Etats neutres conservent le droit de

1. Traité II. n° 1447, 11.

s'opposer à ce passage. Cette solution peut s'appliquer aux transports aériens de blessés et de malades au-dessus des territoires neutres, mais avec M. Despagnet, nous sommes d'avis que ce passage ne devrait être autorisé qu'avec, non seulement le consentement du neutre, mais encore celui de l'autre belligérant auquel il peut causer tndirectement préjudice.

Le belligérant, ou les belligérants, après accord, peuvent même demander à un Etat neutre de recevoir sur son territoite leurs blessés et malades. Les Réglements de la Haye(1) admettent que l'Etat neutre puisse recevoir les invalides qui lui sont confiés, mais il doit les garder sur son territoire de telle manière qu'ils ne puissent pas participer de nouveau à la guerre.

Les convois de blessés et de malades pourront avoir lieu par la voie des airs et seront inviolables. Il restera à déterminer, par des accords particuliers, les lieux de passage obligés de ces convois.

— transport de troupes.

Ils ne pourront survoler les territoires neutres, — et les Etats neutres ne pourront embloyer des appareils aériens au transport de soldats, matelots et hommes destinés au service militaire d'un belligérant. Ce serait un acte de secours direct accompli en violation des devoirs de la neutralité.

1. Le Règlement de la Haye de 1899. art. 5, al. 2, sur la guerre continentale. Règlement de la Haye de 1907, art. 14, alin. 2, sur la neutralité terrestre.

— transport de parlementaires.

Vis à vis des neutres, dans son réglement en matière de contrebande, de 1896, l'Institut de droit international a déclaré : «Il est défendu d'attaquer ou empêcher le transport de diplomates ou courriers diplomatiques : 1. — neutres ; 2. — accrédités auprès de gouvernements neutres ; 3. — navigant sous pavillon neutre entre des ports neutres ou entre un port neutre et le port d'un belligérant. Au contraire, le transport des diplomates d'un ennemi accrédités auprès de son allié est, sauf le trafic régulier et ordinaire, interdit : 1. — sur les territoires et eaux des belligérants ; 2. — entre leurs possessions ; 3. — entre les belligérants alliés». La guerre aérienne peut faire siens les termes de cette déclaration.

Que dire du transport des dépêches par aéronefs ? La XI[e] Convention de la Haye, du 18 oct. 1907, sur certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, a admis l'inviolabilité de la correspondance postale des neutres ou des belligérants, que cette correspondance soit trouvée sur un navire neutre ou sur un navire ennemi ; d'après cette convention, les paquebots poste portant pavillon belligérant peuvent être saisis en tant qu'ennemis, sauf expédition de la correspondance, et les paquebots-poste neutres restent soumis à la visite et à ses conséquences.

— transport de matériel, vivres et munitions.

Nous avons vu que le survol des aéronefs neu-

tres au-dessus du territoire des belligérants devait être interdit ; certains auteurs pensent, au contraire, que les belligérants ne doivent pas empêcher et peuvent autoriser le survol des aéronefs neutres au-dessus de leur territoire ; dans ce cas, ces aéronefs seront soumis aux mêmes obligations que les navires, en ce qui concerne le transport de la contrebande de guerre et le respect des blocus maritimes déclarés et notifiés : l'arrêt et la visite, la poursuite et le canon seront les sanctions de ces obligations (1).

Rappelons enfin que suivant l'art. 7 de la XIII[e] Convention de la Haye de 1907, consacrant une règle coutumière de droit international, une puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit pour le compte de l'un ou de l'autre des belligérants, d'armes, de munitions, et, en général, de tout ce qui peut être utile à une armée ou à une marine) (2).

1. La Déclaration de Paris, du 16 avril 1856, garantissait de toute confiscation la marchandise ennemie sous pavillon neutre comme la marchandise neutre sous pavillon ennemi (la contrebande exceptée), de sorte que l'on ne pouvait plus saisir et confisquer que la marchandise ennemie sous pavillon ennemi; elle supprimait la course et proclamait une fois de plus l'efficacité du blocus.

2. Cette question peut avoir de l'importance pour savoir si les gouvernements neutres sont obligés d'interdire, sinon la fabrication, tout au moins l'expédition des appareils aériens aux belligérants. En somme, les appareils aériens sont-ils des navires ou simplement des armes, munitions et choses nécessaires à l'armée et à la marine? La question est discutée (Cf. FAUCHILLE, *Traité*, II, p. 770).

De même, les aéronefs sont-ils articles de contrebande absolue ou de contrebande conditionnelle? La France et l'Angleterre les ont toujours rangés parmi les objets de contrebande absolue, avec raison, d'ailleurs, car les aéronefs, en temps de guerre, seront tous affectés directement à des usages militaires.

CONCLUSION.

Au cours de cette étude, nous avons assisté à la puissance et au développement de l'aviation de guerre. La lutte mondiale de 1914-1918 a fait entrer définitivement dans les mœurs de guerre les appareils aériens. Mais nous avons constaté, d'une part l'insuffisance des règles de droit aérien en 1914, d'autre part les caractères spéciaux de la dernière guerre ; d'une manière générale, le droit international de la guerre a subi une régression sensible. «Alors que la tendance des Etats avait été au XIXe siècle de considérer de plus en plus la guerre comme une relation d'Etat à Etat et non comme une relation d'individu à individu, les événements du conflit mondial ont fait revivre l'ancien principe des temps barbares que les actes des belligérants doivent être dirigés non pas seulement conter les forces militaires de l'adversaire, mais contre tous ses sujets, même paisibles et non armés, qu'ils doivent avoir comme but, non pas uniquement l'impuissance, mais l'extermination de l'ennemi» . (Fauchille) (1).

1. Traité II. n° 1711.

La distinction des combattants et des non-combattants tendit à disparaître, pour deux raisons principales : la première fut la conception allemande de la guerre, qui, étant la plus brutale et la plus dénuée de scrupules, devait fatalement s'imposer et commander les mœurs de guerre. La force seule pouvait imposer respect à la force déchaînée sans frein. Nous avons vu combien cela fut prouvé par l'emploi des nouveaux moyens de de combat, et particulièrement des appareils aériens .L'insuffisance des règles établies ne pouvait être la raison suffisante du mépris qui leur fut témoigné. L'esprit est supérieur à la lettre ; l'interprétation étroite des textes, la myopie de l'intelligence sont souvent signes de mauvaise foi. Au cours de la dernière guerre, les Alliés se sont toujours efforcés de conserver au droit traditionnel la place qui lui revient. Les Austro-Allemands, eux, le nièrent délibérément, et créèrent un droit vraiment nouveau dans l'unique but de servir et de justifier leur force cyniquement brutale(1).

La deuxième raison fut le caractère de la guerre de 1914-1918 qui fut surtout une guerre de matériel obligeant, d'une part, à un commerce intense avec les neutres, donc à des essais de blocus, d'autre part, à une «mobilisation» civile complète.

Nous avons étudié rapidement, dans la dernière partie de cet ouvrage, les règles de droit qu'il serait convenable d'appliquer à la guerre aérienne future, et qui sont basées sur des principes d'hu-

1. Cf. Le Correspondant, 10 avril 1923: «Les bombardements aériens de Paris» par le Ct de Castelnau (p. 27).

manité impossibles à rejeter. Mais que peseront ces règles dans l'avenir, en face des mêmes raisons qui rendirent atroce la dernière guerre ? Car les mêmes causes produiront les mêmes effets, et tout laisse prévoir que les guerres de demain seront au moins aussi étendues et aussi terribles que celle d'hier(1) ; l'esprit de revanche grandit dans une Allemagne restée imbue de sa supériorité et confiante en sa prédestination à l'hégémonie universelle(2). Pour parvenir à ses fins, tous les moyens doivent être légitimes, — et tous, quels qu'ils soient, seront employés par elle, malgré le droit reconnu par le reste de l'univers.

Responsabilité personnelle de tous ceux, grands ou petits, qui se rendront coupables de violations du droit, boycottage industriel, commercial ou financier des Etats complices, solidarité morale et matérielle des pays civilisés, Société des Nations, autant de garanties de paix reposant toutes sur la prédominance dans le monde de «l'esprit de justice et de bienveillance mutuelle dans les relations internationales». (M. Nicholas Murray Butler)(3), autrement dit de «l'esprit international». Or, l'esprit allemand est la négation de cet esprit international. Tant que l'orgueil de l'Allemagne sera soutenu par sa force, le monde n'aura pas

1) Cf. Blanchon. — La guerre nouvelle. 1916 — Fauchille — La guerre de l'avenir et les moyens de l'empêcher : R. D. I. P — 2e série, p. 1 pp. 406 et suiv.

2) Cf. dans «El Debate» de Madrid, du 12 Juillet 1922, des précisions édifiantes du Professor Froberger, de l'université de Bonn, sur la «religion» des nationalistes allemands.

3. N. Murray Butler — A world in ferment, p. 237.

de paix dans la liberté(1). La force de l'esprit de justice, la force du droit est d'ailleurs une question de moralité.

Il n'y aura de rapports sûrs et stables entre les Etats que s'ils se reconnaissent tenus à agir suivant la morale en même temps que liés entre eux par un système de droit(2).

La guerre aérienne a démontré, non la nécessité tout à fait exceptionnelle — de règles essentiellement nouvelles, mais la nécessité d'une adaptation des vieilles règles par tous les Etats civilisés, agissant d'accord comme membres d'une seule union et s'engageant à assurer leur applicatton.

Mais, que sert d'édicter des règles équitables si la morale internationale disparaît. si la loyauté, la droiture, l'humanité, le respect de la parole et des traités, c'est-à-dire toutes les formes de l'honneur, deviennent des sources de faiblesse dans une lutte contre les peuples qui ne les respectent pas(3).

Dans le domaine du droit public comme dans celui du droit privé que sont les lois sans les mœurs ? des spéculations stériles qui justifient le le mot du Méphisto du Gœthe :

Un gaillard qui spécule — Est comme un animal sur la bruyère sèche — Qu'un malin génie fait tourner en rond — Tandis qu'autour de lui s'étend la belle prairie verte(4).

1. Cf. Les forces nouvelles du pangermanisme. (Mercure de France de Décembre 1922).

2. Cf. Otlet — Les problèmes intern. et la guerre, p. 318, — Durkleim, — et Kant.

3. Otlet. Les problèmes internationaux et la guerre — Cf. Olphe-Gaillard — La morale des nations, p. 299.

4. Cf, Faust, de Gœthe, trad. H. Blaze, p. 69.

Que sont les traités sans la conscience ? des «chiffons de papier» ?

Mais comment transformer les mœurs des nations ? En transformant les mœurs des individus car c'est, en définitive, l'ensemble des individus qui constitue la nation.

Malheureusement, la vertu, comme le droit, ne tire pas d'elle-même son autorité et risque fort de rester méconnue si quelque doctrine plus haute n'inspire pas ses préceptes. Conscience individuelle, conscience nationale, esprit de justice ne peuvent puiser leur vie que dans la connaissance et la pratique de la morale chrétienne. Avec Taine, nous constatons que ni la raison philosophique, ni la culture artistique et littéraire, ni même l'honneur féodal, militaire et chevaleresque ne suffit à la suppléer dans ce service. Alors que dans notre siècle de «civilisation», la force de la barbarie semble devoir régir les rapports des Etats et des particuliers entre eux, seule, cette morale capable de maîtriser les appétits et de discipliner les volontés, peut rendre aux sociétés comme aux individus le sens et le respect du droit.

Vu :
Nancy, le 16 février 1923.
Le Professeur délégué
A. CHRÉTIEN,

Vu :
Nancy, le 19 février 1923,
Le Doyen de la Faculté de Droit,
F. GÉNY

Vu et permis d'imprimer :
Nancy, le 23 février 1923.
Le Recteur de l'Académie,
Ch. ADAM,
Membre de l'Institut.

ERRATA

4	2	point de international	point de vue intern.
4	18	Depuis un vingtaine	Depuis une
5	1	Pradier-Fœdéré	Prádier-Fodéré
14	1	tout aute	tout autre
15	25	vaient fait	avaient fait
26	7	Etat de paix	état de paix
27	1	dans termes	dans des termes
13	13	cf. note 1	cf. Ann. I.D.I. 1911
28	11	entre les	entre eux et les
32	19	droit combattants	droit des combatt.
35	29	déterminer	à déterminer
41	5	Plus	3. — Plus
47	14	où	ou
56	30	3. Cf.	1. Cf.
62	25	et le 22 nov.	aussi le 22 nov.
63	1	rienne	la guerre aérienne
63	18	sans aucuns	sans aucun
67	20	porjectiles	projectiles
68	26	celut	celui
85	28	agîr	agir
87	11	dens	dans
91	7	Laybacb	Laybach
92	32	allemandas	allemandes
98	23	austi	aussi
103	25	un blocus	à un blocus
108	6	deloyale	déloyales
108	29	répondalt	répondait

PAGE	LIGNE	AU LIEU DE	LIRE
108	29	l'écrivons	l'écrirons
111	19	divîne	divine
118	9	de ses faits	de ces faits
120	9	ouvrîers	ouvriers
120	18	lés armes	les arment
122	8	heures convenues	heure convenus
123	13	Il nous	c) Il nous
125	28	réalisé	réalisée
127	10	d'intérêt,	d'interêts,
128	10	les al-	les Al-
132	7	aérenne	aérienne
136	8	fût	fut
141	22	Ee	De
145	25	Cf.	1. Cf.
149	13	ultérieurs.	ultérieurs».
160	9	fût	fut
164	19	de ments	ments
167	11	appliqués	appliquées
182	18	— Transports	— Transport
209	26	cf. plus haut	cf. p. 76
223	8	tout	— tout
223	23	du Gœthe	de Gœthe

BIBLIOGRAPHIE[1]

*L'Aéronautique (Revue mensuelle, Paris).
*Annuaire de l'Institut de Droit international.
*Alvarez. — Le Droit international de l'avenir (Washington). 1916.
*Andler. — Les origines philosophiques du pangermanisme (R. M. M.). 1916.
Ariga. — La Chine et la grande guerre européenne au point de vue du droit. 1920.
*The American Year Book. 1917-1918.
*American Journal of International Law.
Banet-Rivet. — L'Aéronautique.
Bibliothèque des connaissances militaires. Les ballons à la guerre.
*Bernhardi (Général von). La Guerre d'aujourd'hui. 1911.
Bluntschli. — Droit international codifié.
Boucher. — Les Conventions relatives au droit de la guerre. 1913.
Bouvier (E.). — La Conception allemande de l'État. 1917.
Bellet (Daniel). — Neutralité teutonne. Jugés par eux-mêmes.
Blondel (G.). — La Doctrine pangermaniste.
Bouché (H.). — L'Europe nouvelle. 1919.
*Blanchon. — La Guerre nouvelle. 1916.
Bellanger. — La Guerre aérienne et le droit international.

1. Les ouvrages consultés sont précédés d'une astérisque.

Besançon (Pierre). — La Société des Nations et la navigation aérienne (Thèse Paris 1919).

Bouvard (Commandant). — Les leçons militaires de la guerre.

Bréguet (L.). — L'aviation d'hier et de demain (Paris, 115, rue de la Pompe).

***Champcommunal.** — Les lois de la guerre et leur violation par les Allemands.

***Crouvezier.** — La guerre aérienne.

***Catellani** (trad. Bouteloup). — Le droit aérien.

Compte rendu de la Chambre des Communes. 21 mars 1922.

***Chrétien** (Alf.). — Traité de Droit international public.

*Documents : La Violation du Droit des gens par l'Allemagne. La Guerre de 1914. Recueil de *Documents* (Fauchille). Tome III. Paris. 1920.

Fiore. — Degli aeronauti nei loro rapporti colle leggi e costumi di guerra (Naples. 1912).

Funck-Brentano et Sorel. — Précis du Droit des gens.

***Fauchille.** — Traité de Droit international. Tome II. 1921.

Flach (J.). — Le Droit de la force et la force du droit.

***Garner.** — International law and the world war. 1920.

***Grotius.** — Annuaire International pour les années 1914-1915, et suivantes (La Haye, 1914-1919).

Grotius Society. — Problems of the war (4 vol.). (London).

Hanotaux. — Histoire de la Guerre de 1914.

Hermann Rosemeier. — Lettre ouverte d'un Allemand exilé au peuple français.

***Hazeltine.** — The law of the air.

Instructions américaines de 1863.

*International Law (Garner). 2 tomes.

*Indicateur général des lignes aériennes.

*Journal de Droit International Public (Clunet).

***Julliot.** — Les aéronefs sanitaires et la Guerre de 1914 (1918).

***Julliot.** — Aéronefs sanitaires et Convention de la Croix-Rouge (1913).

Julliot. — De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne (1910).

Journaux.

Le Temps.
Le Journal des Débats.
Le Figaro.
Le Journal.
L'Auto.
L'Action Française.
Le Journal de Genève.
Journal Officiel.
The Times.
Daily Telegraph.
London Weekly Times.
The Nineteenth Century.
War Chronicle.
New-York Times.
Norddeutsche allgemeine Zeitung.
Berliner Tageblatt.
Deutsche Tageszeitung.
Deutsche Juristen Zeitung.

***Kriegsbrauch** im Landkriege (traduction Carpentier).

Leonardo Crosara. — Cronologica aeronautica (Alfieri, Roma).

Lémonon. — La seconde Conférence de la Paix.

***Le Fur.** — Des représailles en temps de guerre. 1919.

Livre orange hollandais.

Livre blanc allemand.

Le Moyne. — Le Droit futur de la guerre aérienne. 1913.

***Le Bon** (Dr Gustave). — Enseignements psychologiques de la guerre européenne. Paris. 1916.

Lycklama a Nijeholt. — La souveraineté aérienne.

***Liszt F. von.** — Das Völkerrecht. 11e édit. Berlin. 1918.

Mallet (Fr.). — La Conquête de l'air et la paix universelle (Paris. 1910).

Manuel d'Oxford.
*Merignhac et Lémonon. — Le Droit des gens et la guerre de 1914-1918. 2 tomes. 1921.
Muller-Meiningen. — Der Weltkrieg 1914-1915 und der Zusammenbruch des Völkerrechts (Berlin. 1916).
Manuel français de droit international.
Manuel de l'État-major allemand (1902).
Meili. — Die Luftschiffahrt und das Recht.
Merignhac. — La Conférence internationale de la Paix. 1900.
*Nys. — Droit et aérostats.
*Olphe-Gaillard. — La Morale des Nations. 1920.
*Otlet (P.). — Les Problèmes Internationaux et la guerre (Genève). 1916.
*Piogey. — Les règles de droit international applicables à l'aviation (Thèse. Paris. 1914).
*Pillet. — La Guerre actuelle et le Droit des Gens.
*Palat (Général). — La Philosophie de la Guerre, d'après Clausewitz. 1921.
*Parodi. — Guerre et Morale.
Picciotti. — Some notes on air-warfare. 1915.
Philit. — La Guerre aérienne. 1910.
*Revue « Le Correspondant ».
*R. D. I. (Revue de Droit international et de législation comparée), publiée à Bruxelles.
*R. D. I. P. (Revue générale de Droit international public), publiée à Paris.
*Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, publiée à Paris.
Revue internationale des Sociétés de la Croix-Rouge.
*Revue de métaphysique et de morale.
*Revue des Deux Mondes.
*Revue politique et parlementaire.
*Rapports sur la violation du droit des gens en Belgique.
Rivier. — Principes du Droit des gens.

Rolin. — Chronique de Droit international.

***Rolland.** — Pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le Droit des gens.

Renault. — Les deux Conférences de la Paix. 1909.

***Ruyssen.** — De la Guerre au droit. 1920.

Rolin (Alb.), — Le Droit moderne de la Guerre. 1920-1921. Bruxelles.

***Spaight.** — Aircraft in war. 1914.

De Stael-Holstein. — De la réglementation de la guerre des airs.

Tissandier. — Histoire des ballons et des aéronautes célèbres.

***Van Vollenhoven.** — Les trois phases du droit des gens. 1919.

White C. and Harper H. — Aircraft in the great war (London and Chicago).

Pour Bibliographie plus complète. — Voir Journal de Droit International. Clunet. 39. Année 1912. Bibliographie systématique. Chap. X, page 1430.

Idem. Clunet. 1921, novembre. 5e livraison.

Fauchille. — Traité de Droit international public. Tome II. Guerre et Neutralité. La Guerre aérienne, note 1 page 599.

Garner. — International Law and the world war (aerial warfare, bibliographie).

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

I.) INTRODUCTION. V

II.) PREMIÈRE PARTIE. — Notions théoriques. 1

I.) *Le Domaine aérien :* 1

A) Notions générales sur le domaine aérien.

B) Etude des Droits de l'Etat sur l'espace aérien.

a) Opinions diverses :

a) Exposé : Principe de liberté.
Principe de souveraineté.

b) Comparaisons.

c) Notre opinion : défense du principe de la souveraineté

a) Objections contre la souveraineté limitée.

b) Défense du principe de souveraineté obsolue.

c) Intérêts de l'Etat à cette solution.

d) Conséquences de cette théorie.

II.) *La guerre dans le domaine aérien :* 21

A,) Caractères spéciaux de la guerre aérienne. Comparaison avec la guerre maritime.

B.) Rapports des belligérants et des neutres. (Généralités).

a) Devoirs des neutres.
b) Droits des neutres.
C.) Rapports des belligérants entre eux. 29

III.) *Les principes fondamentaux du droit de la guerre :* 29
A.) But de la guerre : la victoire.
B.) Le principe de violence et de ruse. 30
C.) Le principe d'humanité. 32
a) Distinction des combattants et des non-combattants. 33
b) Prohibition de certains procédés de combat. 38
c) Appendice : Belligérants et propriété privée. 41

III.) DEUXIÈME PARTIE. — Etude des faits. 42

I.) *La guerre aérienne avant 1914 :* 42
A.) Historique.
B.) Discusions juridiques et Dispositions conventionnelles nées de ces faits. 47
a) Les Conférences de la Haye de 1889 et de 1907. 49
b) Les Conférences internationales de 1909 à 1923. 55
c) La question de la légitimité de la guerre aérienne. 59
d) La réglementation de la guerre aérienne en 1914. 64

II.) *Les faits aériens de 1914-1918 contraires aux droit supérieur de la guerre :* 66
A.) Historique.
a) Faits à la charge des Austro-Allemands. 67
b) Faits à la charge des Alliés. 77

B.) Justification de ces faits. 81
a) par les Alliés :
a) nécessité. 82
b) représailles : théorie traditionnelle des représailles ; caractères traditionnels des représailles des Alliés. 83
b) par les Empires centraux : 92
a) nécessité.
b) conception allemande des bombardements de villes «défendues», et des représailles. 94
c) thèse allemande de la guerre. 108
— exposé.
— portée philosophique, morale et juridique.
— critique.

III.) *Influence de ces faits sur le droit de la guerre aérienne :* 118
A.) Caractères de la guerre de 1914-1918 mis en relief par la guerre aérienne. 118
a) obscurcissement de la distinction de combattant et de non-combattant. 119
b) obscurcissement de la distinction de la notion de loyauté. 121
c) extension illimitée des pratiques de représailles. 123
B.) Caractères identiques de la guerre de demain. 127
Conséquence : nécessité d'une adaptation des principes de droit,

IV.) TROISIÈME PARTIE. — La guerre aérienne de demain et ses règles de droit, d'après les principes fondamentaux et les leçons de 1914-1918. 136

I). Notions préliminaires : 136

A.) Développement de l'aviation commerciale. 137
B.) Importance de l'aéronautique dans la guerre future. 141
a) ses trois rôles :
renseigner,
détruire,
transporter.
b) Sort de l'aviation de transport en temps de guerre. (sa transformation). 147

II.) La guerre aérienne : 151

A.) Le théâtre des opérations aériennes. 151
B.) L'armée aérienne. 153
a) élément matériel, 153
b) élément personnel. 156
C.) De la conduite des hostilités aériennes. 157
1° — Entre belligérants. 157
a) L'aviation dans ses rôles de guerre : 157
a) renseigner: La question de l'espionnage en aviation (entre belligérants seuls et entre belligérants et neutres. 157 158
b) détruire : Moyens licites ou illicites d'attaque et de défense : 161
— bombardements. 162
— d'occupation. 163
— de destruction. 164
— d'intimidation. 165
— de nuit. 170
— aéronefs et forces navales. 171
— Emploi de certains projectiles. 172
— La ruse dans la guerre aérienne. 175
— Les proclamations et fausses nouvelles. 176
c) transporter . 177

— blessés. 177
— troupes. 181
— parlementaires, poste. 181
— matériel. 182
b) La propriété privée et publique ennemies. 183
a) Principe de saisie et de destruction.
1° La propriété privée aérienne, 184
2° La propriété publique aérienne. 186
b) Atténuations et exceptions à ce principe. 187
1° L'indult.
2° Les aéronefs chargés de missions scientifiques, religieuses, philanthropiques, etc... 190
Nota: Conclusions de l'Aviation Committee 1922. 191
2° — Entre belligérants et neutres. 192
a) Notions préliminaires. 192
a) De la neutralité en général. 192
b) Aéronefs neutres. 195
1) Caractère neutre des aéronefs. 195
2) Sort des aéronefs neutres : 196
— sur le territoire belligérant. 196
— dans l'atmosphère des belligérants. 196
— au-dessus de la pleine mer. 197
(La contrebande et le blocus). 198
b) Devoirs et droits des Etats neutres par rapport aux aéronefs privés belligérants. 202
c) Devoirs et droits des Etats neutres par rapport aux aéronefs militaires belligérants dans l'exercice de leurs trois missions. 205
renseigner, 205
détruire, 214
transporter. 216

V). CONCLUSION : Règles de droit et morale internationale. 220

VI). BIBLIOGRAPHIE. 225